Шулбаев Олег Никитович

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МТС ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ В 1950-Е ГГ. (НА ПРИМЕРЕ БУРЯТ-МОНГОЛЬСКОЙ АССР И КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ)

Статья посвящена основным проблемам развития материально-технической базы машинно-тракторных станций (МТС) Восточной Сибири на примере Бурят-Монгольской АССР и Красноярского края после сентябрьского (1953 г.) пленума ЦК КПСС. Автором представлены планы капитального строительства в МТС и освещены вопросы, возникшие в ходе их реализации по созданию и расширению производственной и социальной инфраструктуры МТС. Рассмотрены основные недостатки и причины, обусловившие замедление темпов строительных работ в МТС во второй половине 1950-х гг.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2013/6-1/56.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2013. № 6 (32): в 2-х ч. Ч. I. С. 215-217. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2013/6-1/

© 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: voprosy_hist@gramota.net

УДК 94(47).084.8+084.9
Исторические науки и археология

Статья посвящена основным проблемам развития материально-технической базы машинно-тракторных станций (МТС) Восточной Сибири на примере Бурят-Монгольской АССР и Красноярского края после сентябрьского (1953 г.) пленума ЦК КПСС. Автором представлены планы капитального строительства в МТС и освещены вопросы, возникшие в ходе их реализации по созданию и расширению производственной и социальной инфраструктуры МТС. Рассмотрены основные недостатки и причины, обусловившие замедление темпов строительных работ в МТС во второй половине 1950-х гг.

Ключевые слова и фразы: Восточная Сибирь; машинно-тракторные станции; производственная и социальная инфраструктура; механизаторы; ремонтные мастерские; условия жизни.

Шулбаев Олег Никитович, к.и.н.
Хакасский государственный университет им. Н. Ф. Катанова
shulbaev9@rambler.ru

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МТС ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ В 1950-Е ГГ. (НА ПРИМЕРЕ БУРЯТ-МОНГОЛЬСКОЙ АССР И КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ)©

В начале 1950-х гг. закончился восстановительный период, к завершению которого явно обозначились пределы и возможности экстенсивного развития аграрного сектора производства страны. Возникла необходимость немедленного перехода от экстенсивных форм ведения сельскохозяйственного производства к интенсивным методам и формам. Эти задачи были рассмотрены на сентябрьском (1953 г.) пленуме ЦК КПСС, на котором были поставлены на повестку дня вопросы об интенсификации процессов механизации сельскохозяйственного производства. При этом основное внимание уделялось укреплению материально-технической базы машинно-тракторных станций (МТС) как основы колхозного производства. В этом русле остро встали вопросы о создании и расширении их производственной и социальной инфраструктуры. Последнее было продиктовано тем, что с начала создания МТС этим проблемам отводилось недостаточно внимания, несмотря на то, что они оказывали значительное влияние на эффективность их работы.

Целью настоящего сообщения является освещение основных проблем развития производственной и социальной инфраструктуры МТС Восточной Сибири в 1950-е гг.

Следует отметить, что в первой половине 1950-х гг. в МТС сложилось несоответствие между уровнем их оснащенности сложной сельскохозяйственной техникой и производственно-технической базой для ее ремонта и хранения. Многие МТС не имели своих мастерских, гаражей, сараев и других производственных и бытовых помещений. На это указывали и контрольные цифры капитального строительства в МТС. Так, в 1953 г. план строительства мастерских по стране был выполнен только на 57%, сараев и навесов для хранения сельскохозяйственных машин – только на 70% [5, с. 399].

Наряду с этим по мере восстановления сельского хозяйства и преодоления последствий войны неуклонно возрастали и потребности механизаторов в более комфортных социально-бытовых условиях жизни и работы. В МТС, прежде всего, требовалось строительство жилья для рабочих, а также развитие культурно-бытовых учреждений, сети торговли и общественного питания и т.д.

В связи с этим государство направило значительные ассигнования на строительство производственных и социальных объектов в МТС. В целях укрепления их производственно-технической базы было решено, что «каждая МТС, как правило, должна иметь типовую ремонтную мастерскую, отвечающую требованиям ремонта, не менее двух-трех гаражей для хранения тракторов, двух-трех сараев для хранения комбайнов, необходимое количество навесов и открытых бетонных площадок для хранения сельскохозяйственных машин…» [11, с. 48]. Это соответствовало существующим требованиям комплексного подхода в строительстве МТС.

В соответствии с этими задачами в 1954-1956 гг. в МТС Восточной Сибири началось широкомасштабное строительство мастерских, административных и жилых помещений, объектов социальной инфраструктуры. Например, «в Красноярском крае в 1954 г. было выделено более 50 млн руб. на реконструкцию старых и строительство 17 новых МТС» [12, с. 3].

Широкие планы по капитальному строительству в МТС были также приняты на пленуме Бурят-Монгольского обкома КПСС в октябре 1953 г. В частности, в постановлении пленума было указано: обеспечить в 1953 г. окончание строительства и сдачи в эксплуатацию 3 ремонтных мастерских, 8 сараев, 2-х гаражей и жилой площади 625 кв. м. Наряду с этим в 1954 г. на строительство МТС и МРЗ в Бурят-Монгольской АССР (БМ АССР) было выделено 14,1 млн руб. На эти средства в МТС республики планировалось построить в течение 1954-1956 гг. 17 ремонтных мастерских, 91 гараж для хранения тракторов, 81 сарай для хранения комбайнов, 81 бетонную площадку для хранения сельскохозяйственной техники, 11 нефтебаз, 32 автогаража, 33 склада для запасных частей и т.п. [6, с. 3]. Для практической реализации этой программы в отдельных МТС Бурятии стали создаваться бригады механизаторов, которые специально занимались заготовкой и вывозкой бутового камня, леса, глины и песка для строительства. В некоторых МТС стали осваивать выпуск кирпичей для строительных работ. К примеру, в Больше-Куналейской МТС в 1953 г. было выпущено

© Шулбаев О. Н., 2013

80 тыс. шт., в 1954 г. – 150 тыс. шт., а в 1955 г. предполагалось выпустить 250-300 тыс. шт. кирпичей для строительства производственных помещений в МТС [4, с. 3].

Особенностью строительства в МТС в рассматриваемый период являлось то, что, помимо Министерства сельского хозяйства, в качестве подрядчиков были привлечены и другие министерства, организации такие, как Министерство угольной промышленности, Министерство путей сообщения, Министерство цветной металлургии и др. Кроме того, были организованы и передвижные механизированные строительные отряды, оснащенные необходимой техникой и кадрами.

Необходимо отметить, что большинство строительных организаций ряда промышленных министерств, участвовавших в строительстве МТС, не справлялось с плановыми заданиями. Например, в БМ АССР на 1 октября 1956 г. выполнение годового плана строительства составило всего 55%, в том числе по объектам, строящимся трестом «Бурмонголстрой» – 20,6%. В частности, руководство треста «Бурмонголстрой» не обеспечило стройки рабочей силой, строительными материалами, слабо организовало труд рабочих. Проявили пассивность и директора МТС, которые практически не помогали строительным участкам треста рабочей силой, местными строительными материалами, транспортом [8, д. 652, л. 109].

Аналогичная ситуация сложилась и в Красноярском крае, где основной объем строительных работ в МТС выполнял трест «Красноярсккрайстрой» Министерства сельского и городского градостроительства. В результате бездеятельности этого треста планы строительства и сдачи объектов в эксплуатацию систематически срывались. В частности, «годовой план строительства МТС в 1955 г. трест выполнил только на 39,5%. При плане сдачи в эксплуатацию 13 машинно-тракторных мастерских (МТМ), ни одной из них, так и не было построено. В результате неудовлетворительного освоения трестом средств, Министерство сельского хозяйства РСФСР было вынуждено уменьшить финансирование строительства МТС края на 5 млн руб.» [9, с. 3].

В то же время более половины МТС Красноярского края не представили свои отчеты по капитальному строительству. В результате контрольные показатели краевого сельскохозяйственного управления о выполнении плана капитальных вложений были недостоверны, и не отражали действительного положения дел на местах [7, с. 3].

Тяжелое положение сложилось и в сфере развития социально-бытовой инфраструктуры МТС Восточной Сибири. К примеру, в МТС БМ АССР, таких как Мало-Куналейской, Чикойской, Курбинской, Бичуринской, для трактористов не были созданы нормальные жилищные условия и не организовано общественное питание. Так, директор Кабанской МТС сообщал, что «станция испытывает острую нужду в жилом фонде. Специалисты станции, рабочие и служащие в количестве 12 семей, живут в окружающих селах, ютятся в небольших комнатах вместе с семьями хозяев квартир. Ходят на работу за 5-10 км. Часть людей живет в райцентре, за 18 км от усадьбы МТС» [8, д. 382, л. 13, д. 573, л. 112].

Также возникли затруднения с размещением прибывающих на работу в МТС специалистов сельского хозяйства и трактористов. В связи с этим Совет Министров БМ АССР был вынужден «предоставить директорам МТС право арендовать жилье частных граждан для размещения специалистов, направленных на работу в МТС, в порядке исключения… в четвертом квартале 1953 г. и первом квартале 1954 г.» [Там же, д. 525, л. 75].

Неудовлетворительно проводилась работа и по обеспечению необходимым жильем кадров механизаторов, прибывающих на освоение целины. К примеру, «в Чулымской МТС Красноярского края в течение 7 месяцев было построено всего 2 жилых дома, в которых разместились директор и бухгалтер МТС. В то время как, для рабочих МТС не было построено ни одного дома» [3, с. 2].

В связи с этим в постановлении бюро Красноярского крайкома КПСС от 19 марта 1955 г. было отмечено, что «краевое управление сельского хозяйства, директора некоторых МТС проявляют беззаботное отношение к трудовому и бытовому устройству рабочих, прибывающих на освоение целинных и залежных земель» [2, д. 22, л. 197]. В результате бюро крайкома постановило «обязать Хакасский обком КПСС и райкомы взять под повседневный контроль работу МТС по приему прибывающих к ним рабочих и принять меры к устранению недостатков в этом деле. Обеспечить своевременную подготовку жилья, кроватей, постельных принадлежностей, кухонной посуды… Возложить личную ответственность за прием, устройство на работу и обеспечение жильем прибывших в МТС людей на директоров МТС… Оказать практическую помощь МТС в проведении жилищного строительства и в создании нормальных жилищно-бытовых условий для рабочих» [Там же, л. 199].

В целом строительство жилья для целинников шло медленно, имели место перебои в снабжении их продовольствием, нерегулярно выдавалась зарплата. За годы целинной кампании государство так и не создало в районах освоения целины и залежи эффективно функционирующую производственную и социальную инфраструктуру для обеспечения непрерывной работоспособности и самовоспроизводства сосредоточенных в них кадровых и технических ресурсов [1, с. 122-123].

Другой важной проблемой было всемерное удовлетворение культурно-бытовых запросов механизаторов МТС. Так, в Красноярском крае в результате проведенной крайисполкомом проверки по развитию социальной сферы в зонах МТС были вскрыты большие недостатки. Особое внимание было обращено на то, что сельские культурно-просветительские учреждения не учитывают в своей практической работе культурные запросы работников МТС [10, с. 2].

Вместе с тем были сделаны замечания, в которых было отмечено, что «крайторготделом и крайпотребсоюзом не были приняты необходимые меры к улучшению торговли на селе и, особенно, в обслуживании работников МТС товарами народного потребления. Например, в 35 МТС края не были развернуты магазины сельпо. Крайне неудовлетворительно работали предприятия общественного питания. В 113 МТС края не было столовых, и не организовано регулярное снабжение рабочих мастерских молоком. Краевым управлением сельского хозяйства не были приняты должные меры к созданию надлежащих культурно-бытовых условий для работников МТС… Во многих МТС не имелось клубов и “красных уголков”, детских яслей и садов» [Там же].

В целях устранения перечисленных недостатков исполком крайсовета предложил: «прикрепить к каждой МТС соответствующий Дом культуры, сельский клуб или избу-читальню, кинопередвижку, открыть сельские государственные библиотеки в МТС, где их не было. Обеспечить завоз и продажу работникам МТС промышленных и продовольственных товаров. Построить в течение года в МТС края 15 общежития, 85 двухквартирных жилых домов, 22 общественные бани и т.д., а также полностью освоить кредиты в сумме 7 млн руб., выделенные на индивидуальное жилищное строительство для работников МТС» [Там же].

Кардинальной реконструкции требовала и социальная инфраструктура МТС БМ АССР. В связи с этим для улучшения ситуации по возведению жилья в МТС руководство республики запланировало на 1954-1956 гг. строительство 520 двухквартирных жилых домов и 43 общежития, а также изготовить на предприятиях местной и союзной промышленности полевых вагончиков для тракторных бригад в 1954 г. – 167 шт., 1955 г. – 143 шт. [6, с. 2].

Вышеуказанные факты свидетельствуют о том, что во второй половине 1950-х гг. государство стало уделять больше внимания улучшению жилищно-бытовых условий работников МТС. Несмотря на это, проблемы обеспечения жильем и культурно-бытового обслуживания работников МТС Восточной Сибири не были решены в полном объеме. Об этом свидетельствует, в частности, постановление Совета Министров БМ АССР от 23 декабря 1956 г., в котором отмечалось, что «за последние 2-3 года численный состав рабочих и служащих МТС вырос на 121%. В результате недостаток жилой площади в МТС составил 101 тыс. кв. м» [8, д. 625, л. 197]. Такая ситуация по благоустройству населенных пунктов, культурно-бытовому обслуживанию, индивидуально-жилищному строительству в МТС была характерна и для других районов Восточной Сибири.

Как показывает исследование проблемы, сложившиеся в МТС Восточной Сибири условия производственной, культурной и бытовой жизни далеко не удовлетворяли возросшие потребности сельскохозяйственного производства и механизаторов. В начале 1950-х гг. государство приступило к совершенствованию производственной и социальной структуры МТС. Период высоких темпов строительных работ приходился на 1954-1956 гг., когда повсеместно началось комплексное строительство новых и реконструкция старых МТС. Однако в результате ограниченных возможностей, нехватки строительных материалов и рабочей силы, а иногда и незаинтересованности строительных организаций и министерств, привлеченных к возведению объектов в МТС, происходили частые срывы плановых работ по строительству. Таким образом, в течение 1954-1956 гг. намеченные планы по развитию и переустройству производственной и социально-бытовой инфраструктуры в МТС не были реализованы в полной мере. Тем не менее, широкомасштабная программа комплексного строительства в МТС позволила внести существенные позитивные коррективы в динамику развития производственной и социальной инфраструктуры МТС и способствовала в дальнейшем ее качественному переустройству.

Список литературы

1. **Андреенков С. Н.** «Целинный проект» и развитие зернового хозяйства Западной Сибири в середине 1950-х – начале 1960-х гг. // Исторический ежегодник – 2007 / гл. ред. С. А. Красильников; РАН, Сиб. отд-ние, Ин-т истории. Новосибирск: РИПЭЛ, 2007. С. 116-131.
2. **Архивное агентство администрации Красноярского края** (ААКК). Ф. 26. Оп. 27.
3. **Горбунов А.** Усилить заботу о кадрах, осваивающих целинные земли // Красноярский рабочий. 1954. 14 сентября.
4. **Дмитриев А.** Повышать роль МТС в колхозном строительстве // Бурят-Монгольская правда. 1954. 25 сентября.
5. **История социалистической экономики СССР**: в 7-ми т. / редкол. И. А. Гладков (отв. ред.) и др. М.: Наука, 1980. Т. 6. Восстановление народного хозяйства СССР. Создание экономики развитого социализма, 1946 – начало 1960-х гг. 589 с.
6. **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 1953 г. // Бурят-Монгольская правда. 1953. 18 октября.
7. **Лапенко А.** Правильно вести государственный учет и отчетность // Красноярский рабочий. 1954. 26 ноября.
8. **Национальный архив Республики Бурятия** (НАРБ). Ф. Р-1145. Оп. 1.
9. **Петров И.** Почему задерживается строительство МТС // Красноярский рабочий. 1956. 31 августа.
10. **Полнее и всестороннее удовлетворять культурно-бытовые запросы механизаторов** // Красноярский край. 1954. 30 января.
11. **Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: 1917-1967 гг.**: сб. документов за 50 лет: в 5-ти т. М.: Политиздат, 1968. Т. 4. 1953-1961. 695 с.
12. **Сытников М.** Построить МТС в срок – наш почетный долг // Красноярский рабочий. 1954. 9 мая.

MAIN PROBLEMS OF MACHINE AND TRACTOR STATIONS INDUSTRIAL AND SOCIAL INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN EASTERN SIBERIA DURING THE 1950S (BY EXAMPLE OF THE BURYAT-MONGOL AUTONOMOUS SOVIET SOCIALIST REPUBLIC AND KRASNOYARSK TERRITORY)

Shulbaev Oleg Nikitovich, Ph. D. in History
Khakass State University named after N. F. Katanov
shulbaev9@rambler.ru

The author discusses the main problems of machine and tractor stations (MTS) material and technical base development in Eastern Siberia by the example of The Buryat-Mongol Autonomous Soviet Socialist Republic and Krasnoyarsk territory after the September Plenum of the Central Committee of the Communist Party (1953), presents plans for capital construction in MTS, covers the questions that arose in the course of their implementation concerning the creation and expansion of the industrial and social infrastructure of MTS, and considers the main shortcomings and the reasons behind the slowdown in the construction activity rate in MTS in the second half of the 1950s.

Key words and phrases: Eastern Siberia; machine and tractor stations; industrial and social infrastructure; machine operators; repair shops; living conditions.