

## ГІСТОРЫЯ HISTORY

УДК 631.173.2(476)(091) «1930/1939»  
<https://doi.org/10.29235/2524-2369-2023-68-1-15-23>

Поступила в редакцию 18.02.2022  
Received 18.02.2022

**А. В. Колос**

*Институт истории Национальной академии наук Беларуси, Минск, Беларусь*

### СТАНОВЛЕНИЕ И ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МАШИНО-ТРАКТОРНЫХ СТАНЦИЙ В БССР (1930–1939 гг.)

**Аннотация.** В результате анализа фактического материала автор пришел к выводу, что, несмотря на численный рост машинно-тракторного парка и сети МТС, за эти годы не удалось подготовить необходимое количество квалифицированных кадров, снабдить ремонтные мастерские сложным оборудованием и запасными частями. Поставки прицепного тракторного инвентаря и сложных машин отставали от снабжения МТС тракторами, что тормозило процесс механизации сельскохозяйственного производства. В результате к концу 1930-х гг. колхозы и совхозы БССР не смогли достичь запланированных высоких показателей урожайности сельскохозяйственных культур.

**Ключевые слова:** колхозы, машинно-тракторные станции, машинно-тракторные мастерские, машинно-тракторный парк, политотделы, прицепной инвентарь, технические кадры, трудовая дисциплина

**Для цитирования:** Колос, А. В. Становление и хозяйственная деятельность машинно-тракторных станций в БССР (1930–1939 гг.) / А. В. Колос // Вест. Нац. акад. наук Беларусі. Сер. гуманітар. навук. – 2023. – Т. 68, № 1. – С. 15–23. <https://doi.org/10.29235/2524-2369-2023-68-1-15-23>

**Andrey V. Kolos**

*Institute of History of the National Academy of Sciences of Belarus, Minsk, Belarus*

### FORMATION AND ECONOMIC ACTIVITY OF THE MTS IN BSSR (1930–1939)

**Abstract.** As a result of the analysis of the factual material, the author came to the conclusion that, despite the numerical growth of the machine and tractor fleet and the MTS network, over the years it was not possible to train the required number of qualified personnel, to supply repair shops with sophisticated equipment and spare parts. The supplies of trailed tractor implements and complex machines lagged behind the supply of tractors to the MTS, which slowed down the process of mechanization of agricultural production. As a result, by the end of the 1930s. the collective and state farms of the BSSR failed to achieve the planned high indicators of crop yields.

**Keywords:** collective farms, machine-tractor stations, machine-tractor workshops, machine-tractor fleet, political departments, trailed implements, technical personnel, labor discipline

**For citation:** Kolos A. V. Formation and economic activity of the MTS in BSSR (1930–1939). *Vestsi Natsyyanal'nai akademii navuk Belarusi. Seriya humanitarnykh navuk = Proceedings of the National Academy of Sciences of Belarus. Humanitarian Series*, 2023, vol. 68, no. 1, pp. 15–23 (in Russian). <https://doi.org/10.29235/2524-2369-2023-68-1-15-23>

**Введение.** В отечественной историографии одними из наиболее актуальных проблем, которые в настоящее время вызывают научную дискуссию, являются становление и хозяйственная деятельность машинно-тракторных станций (МТС). В советской историографии данная проблема нашла отражение в публикациях В. П. Данилова, Н. А. Ивницкого [1], А. А. Филимонова [2], М. П. Костюка [3]. В их трудах наряду с глубоким анализом присутствуют идеологические штампы, характерные для классово-партийного подхода в интерпретации фактов, что сказалось на результатах исследований. В отечественной историографии проблематика становления и хозяйственной деятельности МТС рассматривалась С. Н. Ходыным [4] и А. Н. Сорокиным [5].

В целом, к настоящему времени в отечественной историографии отсутствует концепция становления и хозяйственной деятельности машинно-тракторных станций в БССР в 1930–1939 гг., что актуализирует предмет исследования.

Цель статьи – выявить предпосылки организации, определить этапы и охарактеризовать особенности становления МТС, обосновать их роль в процессе механизации сельского хозяйства Советской Белоруссии.

**Предпосылки организации МТС и особенности механизации сельского хозяйства в БССР.** Создание материально-технической базы, необходимой для механизации аграрного производства, было связано с организацией МТС. Их появление обуславливалось рядом объективных причин, которые препятствовали развитию сельского хозяйства. Согласно взглядам К. Маркса и В. Ленина, переход от единоличных крестьянских наделов к коллективным хозяйствам представлялся возможным только в случае перевода производственного процесса на рельсы механизации. В. И. Ленин отмечал: «Все учение К. Маркса показывает, что если предположить мелкого хозяина собственником на средства производства и на землю, то из обмена между ними обязательно вырастет капитал, а вместе с ним – противоречия между капиталом и трудом. Борьба капитала с пролетариатом – это неизбежность, это закон, показавший себя во всем мире, и кто не хочет сам себя обманывать, тот не может этого не видеть» [6, с. 137]. Борьба с пережитками капитализма подталкивала советское правительство к установлению полного контроля над производством и распределением сельскохозяйственной продукции. В этом процессе вопрос владения сельскохозяйственной техникой сыграл решающую роль [1, с. 7–8].

В связи с тем, что коллективизация привела к росту сельских артелей, одной из главных проблем в обеспечении их техникой явился острый дефицит тракторов. Выход был найден в организации тракторных колонн. Как показал практический опыт, их массовое применение позволяло обрабатывать значительные земельные площади. Например, в 1928 г. 68 тракторов совхоза им. Т. Шевченко Одесской области обработали 15 тыс. десятин в 1163 крестьянских хозяйствах, что способствовало массовому вступлению крестьян в колхозы. Положительный опыт работы совхоза явился аргументом для строительства государственных организаций, оснащенных современной техникой, а именно машинно-тракторных станций (МТС), которые в соответствии с замыслами И. В. Сталина должны были стать опорными пунктами в социалистическом переустройстве аграрного сектора [2, с. 183].

Кроме того, они были призваны решить проблему механизации производственных процессов в аграрном секторе. При этом возник вопрос, касающийся оплаты услуг МТС и труда механизаторов. Предполагалось, что расчет с МТС будет осуществляться той продукцией, которую производят крестьянские артели. Такой подход требовал учета реальных экономических возможностей молодых и еще очень слабых в хозяйственном отношении колхозов. Однако в условиях массовой принудительной коллективизации правительственные нормативно-правовые решения, касающиеся производственной деятельности МТС, оплаты труда персонала разрабатывались без учёта реального экономического положения крестьянских артелей. Более того, дефицит машинно-тракторной техники не позволял начать их организацию во всех регионах. Поэтому 5 июня 1929 г. на заседании Совета труда и обороны СССР было принято решение по организации преимущественно в зерновых районах ограниченного количества МТС [7].

Еще одна проблема была связана с организацией производственного процесса руководством и трудовыми коллективами МТС. В целях контроля над приобретением техники, выполнением каждой станцией плановых показателей было принято решение об образовании акционерного общества «Трактороцентр» с отделениями в советских республиках, краях и областях. Учитывался и фактор новизны данного предприятия, поэтому рекомендовалось организацию производственной деятельности МТС выстраивать на основе использования опыта, накопленного МТС им. Т. Шевченко. Вместе с тем шаблонный подход к делу predetermined стратегический просчет в планировании производственных заданий МТС. Основываясь на опыте Шевченковской МТС, специалисты подсчитали, что 5 тыс. тракторов способны охватить площадь не менее 1 млн га. В своих планах они исходили из расчета, что один трактор в состоянии обработать 200 га. Действительно, в процессе эксплуатации выяснилось, что трактор массового производ-

ства конца 1920-х гг. «Фордзон» за 70–80 рабочих дней мог произвести вспашку на этой площади при условии надлежащего технического обслуживания [8].

Именно такие нормативы были рассмотрены и утверждены директивами Совета труда и обороны СССР. На их выполнение и была нацелена деятельность «Трактороцентра», построенного по принципу акционерного общества. Соответственно, производственная деятельность трудовых коллективов МТС должна была выстраиваться на принципах хозяйственного расчета и сдельной оплаты труда механизаторов. Форма первого типового договора МТС с крестьянскими объединениями была утверждена на заседании ЦК ВКП (б) 28 сентября 1929 г. В целях решения кадровой проблемы между колхозами и МТС должны были заключаться договоры о направлении колхозников на курсы механизаторов, но их обучение осуществлялось за счет средств колхозов [9].

Таким образом, анализ материалов архивных и опубликованных документов показывает, что выполнить возлагавшиеся на МТС задачи руководству и трудовым коллективам станций было достаточно сложно.

**Становление, тенденции развития и хозяйственная деятельность МТС.** Первая МТС в Белоруссии – Койдановская – была организована 18 февраля 1930 г. Эта станция в приоритетном порядке обеспечивалась материально-техническими ресурсами. В апреле 1930 г. на станции эксплуатировалось 33 трактора, 4 лемешных тракторных плуга, 15 рядных дисковых сеялок и другие машины [2, с. 187]. Весной 1930 г. на курсах при МТС обучалось 150 трактористов, включая 18 девушек [10, с. 5]. Создавалась необходимая инфраструктура (стационарная и передвижная ремонтная мастерская с необходимым оборудованием, гаражи, хранилища топлива) [10, с. 15].

Ко времени организации в зоне обслуживания МТС процесс коллективизации охватил 37% крестьянских хозяйств. По этому показателю станция стала одной из лучших не только в республике, но и в СССР. Обработка колхозной земли с помощью техники способствовала росту урожайности. Например, применение рядовых сеялок повысило урожайность на 12 %. В 1930 г. план по севу озимых был выполнен на 144,5 % [10, с. 16].

Рассматривая и характеризуя деятельность руководства и трудовых коллективов МТС, необходимо обратить внимание не только на положительные, но и негативные тенденции. Во-первых, уже в начальный период на результативность хозяйственной деятельности МТС повлиял дефицит квалифицированных кадров. Во-вторых, неумелое обращение с техникой обусловило отступление от нормативов в сторону перерасхода горюче-смазочных материалов. В-третьих, непрофессиональная эксплуатация техники приводила к частым поломкам и простоям. Такой подход к организации производственной деятельности МТС противоречил интересам колхозов, которые оплачивали все эксплуатационные расходы, но не получали запланированных урожаев. В итоге к началу 1931 г. только 12,6 % колхозов зоны обслуживания заключили с Койдановской МТС новый годовой договор об оказании производственных услуг [10, с. 15].

В сложившейся ситуации плановые показатели требовали пересмотра, что и было сделано на XVI съезде ВКП(б) 26 июня – 13 июля 1930 г. Кроме того, делегатами съезда были приняты следующие директивы: первую пятилетку завершить за четыре года и превратить СССР в индустриально-колхозную социалистическую державу. После съезда правительство БССР приступило к реализации этих директив. Однако самой сложной проблемой первой пятилетки было обеспечение МТС машинно-тракторной техникой. В 1931 г. план поставок по сложным машинам был выполнен на 50 %, по тракторам – на 70 % [3, с. 177]. К концу 1932 г. в БССР насчитывалось 57 МТС с общим количеством тракторов 1469 единиц, тяговой мощностью 17,3 тыс. л/с [3, с. 178]. Количественный рост машинно-тракторного парка предопределял необходимость решения вопроса подготовки технических кадров. Однако в условиях дефицита бюджета руководство артелей не было заинтересовано в направлении колхозников на курсы трактористов, организованные при МТС. В результате весной 1931 г. было подготовлено всего 1304 тракториста при потребности в кадрах механизаторов в количестве 5600 человек, т. е. дефицит составлял 4296 человек [11, л. 28]. Положение усугублялось тем, что в республику начались поставки ранее не эксплуатируемых машин: американских гусеничных тракторов марки «Монарх», советских гусеничных тракторов марки «Коммунар», льнотеребилки «Комсомолка», 24- и 36-рядных зерновых сеялок. В связи с отсутствием на МТС подготовленных преподавательских кадров, надлежащей материально-

технической базы, необходимой для обучения курсантов, подготовка специалистов по управлению этими машинами практически не велась. В результате руководство и трудовые коллективы МТС оказались плохо подготовленными к эксплуатации новой техники. Например, когда на Гомельскую МТС в 1932 г. начали поступать американские гусеничные тракторы марки «Монарх», там не нашлось ни одного специалиста, способного ими управлять [12, л. 114–115]. Такая же ситуация сложилась и на других МТС, что, безусловно, оказывало негативное влияние на выполнение плановых заданий, результаты хозяйствования колхозов и сдерживало процесс коллективизации [13, с. 1].

Ненадлежащая подготовка и низкая квалификация кадров, выпускаемых МТС, сказывались на эксплуатации техники. Как уже упоминалось, непрофессионализм механизаторов приводил к частым поломкам и простоям техники, перерасходу горюче-смазочных материалов. Например, в 1932 г. на Буда-Кошелевской МТС по вине трактористов произошло 10 аварий тракторов, а перерасход горючего составил 18 % от планового показателя. В результате станция понесла убытки на сумму 12 млн руб. [14, с. 181]. Фактором, отягощавшим положение, стало отсутствие на МТС ремонтной базы. В течение первой пятилетки и в других хозяйствах не удалось создать необходимую сеть ремонтных мастерских, в результате аварийная техника оставалась под открытым небом, а ее ремонт затягивался на длительное время [3, с. 177].

Не способствовала решению проблемы политика по подбору и воспитанию руководящих кадров. В соответствии с партийными директивами директора МТС назначались приказами Наркомата земледелия БССР. Как правило, на руководящие посты подбирались кадры, которые являлись членами КПСС, но при этом многие из них не имели технического образования, опыта руководства трудовыми коллективами, что создавало трудности и не помогало в организации производственной деятельности МТС [4, с. 72].

Серьезной проблемой, тормозившей и осложнявшей производственную деятельность МТС, оставался вопрос оплаты труда трактористов. Начислять заработную плату по трудодням должно было руководство колхозов. Однако ввиду отсутствия путевых листов, надлежащего учета выполненных работ оплата труда механизаторов производилась «на глазок» [3, с. 178]. Такая тенденция предопределяла и программировала крупные недостатки и провалы в организации труда механизаторов. Например, осенью 1931 г. в зоне деятельности Житковичской МТС остались колхозные поля, запланированные, но не вспаханные трактористами [15, л. 30]. Правительственные чиновники констатировали, что, например, в Освейском районе показатель вспашки зяби составил всего 1,4 % от запланированного задания [16, с. 4]. Дефицит квалифицированных кадров, ремонтных мастерских, низкая трудовая дисциплина снижали производительность труда на МТС. В 1932 г. в БССР эксплуатировалось только 55 % тракторов от общего количества (т. е. практически в поле работал только каждый второй трактор). По маркам показатель эксплуатации техники был следующим: американский «Интернационал» – 59,7 %, «Фордзон-Путиловец» (Ф. П.) – 53,5 % от запланированного норматива [4, с. 72].

Негативные факторы, указанные выше, тормозили темпы механизации сельскохозяйственного производства, не позволяли решать вопрос повышения урожайности сельскохозяйственных культур в колхозах. Необходимо отметить, что весной 1932 г. МТС обслуживали только 33,1 % всех колхозов и 24 % их земельных угодий [17, с. 49]. В результате руководство колхозов не стремилось заключать с МТС новые договоры. К концу 1931 г. только 21,7 % руководителей колхозов заключили договоры с МТС на оказание услуг, что негативно сказывалось на финансово-хозяйственной деятельности и бюджете МТС [3, с. 172].

Таким образом, анализ фактического материала показывает, что ставка партийно-государственного руководства СССР и БССР на хозрасчет и сдельную оплату труда механизаторов МТС полностью провалилась. Более того, в начальный период производственной деятельности МТС, который охватил 1930–1932 гг., государство не смогло предложить и наладить хозяйственный механизм, основанный на экономической заинтересованности членов трудового коллектива станций в результатах своего труда<sup>1</sup>. По этой причине партийно-государственное руководство СССР и БССР пошло по пути внедрения принудительного хозяйственного механизма.

<sup>1</sup> В основе авторской периодизации находятся данные, касающиеся развития ресурсной базы, анализа особенностей в решении кадровой проблемы, организации и оплаты труда на МТС БССР.



На втором этапе становления МТС, который охватил 1933–1935 гг., ставка была сделана на административный ресурс. В новых условиях на пленуме ЦК ВКП(б) (январь 1933 г.) было принято решение о создании чрезвычайных органов – политотделов МТС. Главная задача, которая ставилась перед ними, заключалась в решительной борьбе с пережитками капитализма (т. е. механизмом хозрасчета) и укреплении трудовой дисциплины. По состоянию на 1934 г. в БССР политотделы были созданы на 57 МТС [18, с. 15]. Помимо создания политотделов 7 февраля 1933 г. был принят новый типовой договор по оплате услуг МТС. Денежная форма оплаты заменялась натуральной (зерном, картофелем, льном и т. п.). Для того чтобы мотивировать трудовые коллективы МТС, оплата труда механизаторов была поставлена в зависимость от качества и объема выполненных работ, т. е. от тех факторов, которые в значительной мере определяли уровень урожайности и объемы колхозного производства. Вместе с тем в соответствии с постановлением оплата услуг МТС стала дифференцированной и была разделена на 7 нормативных разрядов [19].

В дальнейшем, как показала практика, на тех МТС, где были созданы политотделы, производительность труда выросла. Например, если в 1933 г. в колхозах БССР уборка зерновых была завершена к 20 октября, то в 1934 г. – к 10 сентября. Произошли сдвиги и в решении вопроса осенней обработки и подготовки почвы. По состоянию на 15 ноября 1934 г. в колхозах БССР норматив подъема зяби был выполнен на 107,6 % [20, л. 52].

Вместе с тем наметились положительные тенденции и в решении кадровой проблемы. Постепенная ликвидация массовой неграмотности населения, строительство в БССР школ фабрично-заводского обучения, учреждений профессионально-технического и среднего специального образования позволили улучшить подготовку механизаторских и инженерно-технических кадров, что оказало положительное влияние на деятельность трудовых коллективов МТС. Например, по состоянию на 1933–1934 гг. по плану надо было подготовить 3200 трактористов, а на курсах МТС обучалось 3089 человек [21, л. 71].

Однако партийно-государственное руководство БССР не смогло решить проблему ремонтной базы МТС. В результате по состоянию на 31 декабря 1933 г. в Борковичской, Чашникской и Толочинской МТС не был отремонтирован ни один трактор [22, л. 46]. По состоянию на 5 января 1934 г. на всех МТС республики было отремонтировано только 9,1 % тракторов (т. е. ремонтировался каждый 10-й трактор от запланированного задания). Не продвинулись хозяйства в и ремонте главных тракторных агрегатов – двигателей. В январе 1934 г. был отремонтирован каждый 8-й двигатель (15,7 % от планового задания) [23]. В итоге в 1934 г. только на 33 МТС БССР трактора эксплуатировались на 68,8 % от общего количества. На остальных 38 МТС работал только каждый второй трактор [18, с. 29]. В результате на протяжении 1933–1934 гг. не удалось достичь существенного подъема урожайности. Например, в 1933 г. в колхозах урожайность ржи составила 9,1 ц/га, картофеля – 100,5 ц/га [5, с. 79].

**Роль МТС в процессе механизации сельскохозяйственного производства.** Согласно директивам XV съезда КП(б)Б (январь 1934 г.), дальнейший подъем сельского хозяйства республики был невозможен без его механизации [24, с. 93]. В связи с этим съезд обязал директоров и начальников политотделов МТС развернуть решительную борьбу за достижение высоких урожаев колхозных полей. Были намечены и конкретные показатели в области урожайности. Результаты выполнения решений съезда и успехи в деле механизации различных типов сельскохозяйственных работ отражены в табл. 1.

Из табл. 1 следует, что механизация пахотных работ в колхозах БССР возросла в 13,2 раза, сев яровых культур – более чем в 21 раз, подъем паров – более чем в 26 раз, механизация зяби – в 37 раз, тербление льна – в 9 раз. Наименьшие изменения наблюдались в механизации молотбы (увеличение в 6 раз), уборке зерновых (увеличение в 8 раз). Во многом такие успехи были достигнуты благодаря укреплению материально-технической базы МТС, увеличению поставок машинно-тракторной техники. В табл. 2 отражены результаты укрепления материально-технической базы МТС в БССР.

Анализ статистических данных табл. 2 показывает, что в 1939 г. тракторный парк МТС республики в сравнении с 1936 г. вырос на 4215 единиц (более чем в 2 раза). Количество 3- и 4-лемешных плугов увеличилось почти в 3 раза, численность 24- и 36-рядных сеялок возрасла в 5,4 раза,

*Таблица 1. Механизация труда в колхозах БССР в 1933–1939 гг.  
(в % к общему объему выполненных работ) [25, л. 20]*

*Table 1. Mechanization of labor in the collective farms of the BSSR in 1933–1939  
(in % of the total volume of work performed) [25, l. 20]*

Наименование сельскохозяйственных работ	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.
Пахота	2,6	3,4	7,7	29	31,4	32,9	34,5
Сев яровых культур	0,8	1,9	8,1	8,6	12,8	22,1	19
Подъем пара	2,7	4,5	24,8	41,4	70,9	72,5	71,6
Уборка зерновых	0,5	0,8	1	1,2	2	5,8	9,8
Теребление льна	–	2,8	3	12,3	21,1	20,5	26,2
Подъем зяби	1,1	7,0	9,2	15,2	49,5	55,5	41,1
Механическая молотья	7,4	13,0	14,1	31	45,1	34,8	45,1

*Таблица 2. Наличие в МТС БССР тракторов, иной посевной и уборочной техники (1936–1939 гг.) [26, л. 6]*

*Table 2. Availability of tractors, other sowing and harvesting equipment in the MTS of the BSSR (1936–1939) [26, l. 6]*

Наименование сложных сельскохозяйственных машин	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.
Трактора различных моделей	3859	5890	7212	8074
Плуги тракторные 3- и 4-лемешные	2215	4261	5691	6471
Сеялки 24- и 36-рядные	466	887	1697	2541
Молотилки сложные марки МК	203	464	879	1567
Картофелекопатели	43	205	404	570
Сложные льнотеребилки марки «ВНИЛ-5»	913	1098	1210	1351

сложных молотилок – в 7,7 раза, картофелекопателей – в 13,2 раза, льнотеребилки – в 1,4 раза. Таким образом, в целом за четыре года произошло значительное укрепление производственного потенциала МТС, а вместе с тем и развитие материально-технической базы, необходимой для механизации аграрного производства. На третьем этапе существенные изменения произошли и в товарной номенклатуре поставляемой МТС техники. Ввод в эксплуатацию новых тракторных заводов позволил увеличить поставки тракторов отечественных марок, что привело к вытеснению зарубежных машин [27, л. 214–215].

В то же время обозначились новые проблемы, связанные со стремительным ростом пахотных земель в колхозах и недостатком техники на МТС. Требовались новые подходы к организации и повышению производительности труда механизаторов тракторных бригад. В связи с этим во второй половине 1930-х гг. активно поощрялось развитие социалистического соревнования и стахановского движения, что оказало положительное влияние на выполнение плановых заданий. Например, если в 1934 г. ни один тракторист за период полевых работ не произвел вспашку на площади 1 тыс. га, то в 1936 г. насчитывалось 53 тракториста-стахановца, которые выполнили эту норму. В 1936 г. 200 льнотеребилщиков выполнили механическую уборку льна на площади свыше 500 га [28, с. 16]. Рост машинно-тракторного парка, развитие социалистического соревнования позволили увеличить площадь обрабатываемых колхозных угодий. Так, если в 1935 г. тракторами МТС обрабатывалось 48,7 % пахотных земель колхозов, то в 1938 г. – 95,7 %, т. е. почти весь объем засеваемого клина [5, с. 78].

Безусловно, на этом этапе одной из важнейших проблем, которую решало партийно-государственное руководство СССР и БССР, являлась подготовка квалифицированных технических кадров, способных обслуживать новую технику. Например, в 1937 г. было запланировано подготовить 5300 трактористов, а обучение прошли 5482 человека, планировалось подготовить 450 льнотеребилщиков, а обучились этой профессии 816 человек. Вместе с тем плановые показатели по подготовке других специалистов выполнялись не в полном объеме. Например, в 1937 г. на курсах предусматривалось обучение 400 комбайнеров, а подготовку прошли 365 человек [29, с. 223].

Однако и на этом этапе проблемами, которые тормозили процесс механизации, являлись организация и оплата труда механизаторов МТС [5, с. 81]. Практика задержки заработной платы не была искоренена, что вызывало уход квалифицированных специалистов. Очень медленно ре-

шалась праблема са спецыялістамі, імевшымі вышэйшае образование, інженерно-тэхнічным персаналам. В 1938 г. на 227 МТС работалі толькі 2 старшых механіка, імевшых вышэйшае образование, 38 такіх спецыялістаў мелі сярняе спецыяльнае образование. Нікакай тэхнічнай падрыхтоўкі не мелі 806 шофераў, 965 лётатэребільшыкаў, 2004 машыніста складных молатілок, 1002 машыніста лётатрэпалок [30, л. 3]. Несмотря на то что в годы второй пятилетки правительством принимались меры по электрификации производственных процессов, в 1939 г. только 17 % МТС было электрифицировано [31, л. 35].

Отсутствие высококвалифицированного инженерно-технического персонала, необходимого ремонтного оборудования на МТС, запасных частей, слабая электрификация производственных мощностей оказывали негативное влияние и тормозили процесс механизации сельского хозяйства. По этим причинам весной 1939 г. на колхозных полях работало 65–70 % тракторов, только 20–25 % рядовых сеялок, около 50 % лётатэребілок маркі «ВНІЛ-5», што не спосабствало росту уражайнасці колхозных палей [30, л. 4]. Напрымер, в 1939 г. в сравнении с 1933 г. уражайнасць ржы осталась практычна неізмёнай і раўнялась 6,3 ц/га [32, с. 207].

**Выводы.** Таким образом, основываясь на всестороннем анализе фактического материала, определены этапы, присущие процессу становления МТС в БССР. Первый охватил 1930–1932 гг., второй пришёлся на 1933–1935 гг., третий происходил в 1936–1939 гг. На первом этапе процесс становления МТС тормозился из-за дефицита финансовых и технических ресурсов, отсутствия квалифицированных механизаторских и инженерно-технических кадров. Существенные недостатки наблюдались в процессе заключения договоров с колхозами, их обслуживании, организации производственного процесса, основанного на принципах хозяйственного расчёта. В МТС господствовала низкая трудовая дисциплина, практически не увеличивалась производительность труда.

На втором этапе правительством республики были предприняты меры по укреплению материально-технической базы МТС. Существенные сдвиги в организации труда произошли благодаря созданию на МТС политотделов, развитию стахановского движения, социалистического соревнования. Однако на этом этапе государство не смогло обеспечить МТС ремонтными мастерскими, новой техникой, провести электрификацию наиболее трудоёмких производственных процессов, решить проблему кадров. По этим причинам в обслуживаемых МТС колхозах не удалось достигнуть запланированных показателей роста урожайности основных сельскохозяйственных культур.

На третьем этапе произошли коренные изменения в создании и укреплении материально-технической базы МТС. В 1939 г. в сравнении с 1936 г. тракторный парк МТС республики вырос более чем в 2 раза. Количество 3- и 4-лемешных плугов увеличилось почти в 3 раза, численность 24- и 36-рядных сеялок выросла в 5,4 раза, сложных молатілок – в 7,7 раза, картофелекопателей – в 13,2 раза, лётатэребілок – в 1,4 раза. В целом, на третьем этапе значительное укрепление производственного потенциала, успехи в решении кадровой проблемы обусловили решающую роль МТС в процессе механизации аграрного сектора. В 1939 г. по сравнению с 1936 г. механизация пахотных работ в колхозах БССР достигла 34,5 % (к общему объёму засеваемых земельных площадей). Механизация сева яровых культур увеличилась более чем в 21 раз, подъём паров – более чем в 26 раз, механизация зяби – в 37 раз, тэребленье льна – в 9 раз. Наименьшие изменения наблюдались в механизации молатьбы (увеличение в 6 раз) и уборке зерновых (увеличение в 8 раз).

#### Список использованных источников

1. Данилов, В. П. Очерки коллективизации сельского хозяйства в союзных республиках / В. П. Данилов, Н. А. Ивницкий. – М.: Госполитиздат, 1963. – 234 с.
2. Филимонов, А. А. Главная сила и опора советской власти / А. А. Филимонов. – Минск: БГУ, 1982. – 349 с.
3. Костюк, М. П. Победа колхозного строя в Белорусской ССР / М. П. Костюк. – Минск: Наука и техника, 1981. – 448 с.
4. Ходзін, С. М. Індустрыялізацыя беларускай сельскай гаспадаркі ў 1921–1939 гг.: трансфармацыя зместу / С. М. Ходзін // Журн. Беларус. гос. ун-та. Історыя. – 2018. – № 2. – С. 68–74.
5. Сарокін, А. М. Рэха эпохі крайнасцяў. Беларуская вёска: ад Дэкрэта да Кодэкса аб зямлі (1917–1990-я гг.) / А. М. Сарокін. – Мінск: Права і эканоміка, 2005. – 302 с.
6. Ленин, В. И. Речь на Всероссийском съезде транспортных рабочих / В. И. Ленин // Полн. собр. соч.: в 55 т. – 5-е изд. – М., 1974. – Т. 43. – С. 130–144.

7. Об организации машинно-тракторных станций [Электронный ресурс]: постановление Совета труда и Оборона СССР от 5 июня 1929 г. // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=28460#znkWvFTC8Sa0sInZ1>. – Дата доступа: 15.12.2021.

8. Геруцкий, К. К опыту большевиков: роль машинно-тракторных станций [Электронный ресурс] / К. Геруцкий // Коммунистическая партия Беларуси. – Режим доступа: <http://www.comparty.by/news/k-opytu-bolshevikov-rol-mashinno-traktornyh-stanciy>. – Дата доступа: 10.11.2021.

9. Типовой договор машинно-тракторной станции с крестьянскими объединениями [Электронный ресурс]: [утв. постановлением Политбюро ЦК ВКП(б), 28 сент. 1929 г.]. Приложение № 3 к п. 30, пр. ПБ № 100 // Исторические материалы. – Режим доступа: <http://istmat.info/node/60287>. – Дата доступа: 15.11.2021.

10. Шашэўскі, В. Койданаўская МТС / В. Шашэўскі. – Мінск: Беларус. дзярж. выд-ва, 1931. – 48 с.

11. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 338. Оп. 1. Д. 179. Л. 28.

12. Государственный архив Гомельской области (ГАГО). – Ф. 584. Оп. 1. Д. 86. Л. 144–115.

13. Скарскі, І. Мы не авалодалі сельскагаспадарчымі машынамі / І. Скарскі // Камунар: орган Сеннен. РК КП Беларусі і райсавета. – 1932. – Жнівень. – С. 1.

14. Памяць: Буда-Кашалёўскі раён: гісторыка-дакументальныя хронікі гарадоў і раёнаў Беларусі : у 2 кн. / [уклад. У. Я. Райскі]. – Мінск : БЕЛТА, 2001. – 2 кн.

15. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 1. Д. 5195. Л. 30.

16. Галадзед, М. Аб ходзе зябліва / М. Галадзед // Зара калгаса: орган палітадз. Рэчыц. МТС. – 1933. – Жнівень. – С. 4.

17. БССР к XI з'езду Саветаў: стат. зб. / Кіраўніцтва Нар.-гасп. учота БССР. – Мінск: [б. в.], 1935. – 127 с.

18. Ратнек, К. К. Першы год работы палітадзелаў МТС БССР / К. К. Ратнек. – Мінск: Парт. выд-ва БССР, 1934. – 101 с.

19. Типовой договор машинно-тракторной станции с колхозом от 25 июля 1933 г. [Электронный ресурс] // Исторические материалы. – Режим доступа: <https://istmat.org/node/23732>. – Дата доступа: 15.11.2021.

20. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 1. Д. 6666. Л. 1–70.

21. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 1. Д. 6148. Л. 71.

22. НАРБ. – Ф. 52. Оп. 1. Д. 13. Л. 46.

23. Спецсообщение из Минска о ходе ремонта тракторов по МТС БССР, по данным на 27 декабря 1933 – 5 января 1934 г. [Электронный ресурс] // Исторические материалы. – Режим доступа <https://istmat.org/node/62184>. – Дата доступа: 16.11.2021.

24. XV съезд КП(б)Б, Минск, 16–22 января 1934 г. // Коммунистическая партия Белоруссии в резолюциях и решениях съездов и пленумов ЦК / Ин-т истории партии при ЦК КПБ – ф-л Ин-та марксизма-ленинизма при ЦК КПБ. – Минск, 1985. – Т. 3: 1933–1945. – С. 73–98.

25. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 1. Д. 14258. Л. 20.

26. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 1. Д. 14258. Л. 6.

27. ГАГО. – Ф. 584. Оп. 1. Д. 86. Л. 214–215.

28. Рябов, А. Ф. Укрепление материально-технической базы колхозов Белоруссии в годы второй и третьей пятилеток (1933–1940): автореф. дис. ... канд. ист. наук: 571 / А. Ф. Рябов. – Минск, 1968. – 19 с.

29. Статистические сведения Наркозема БССР о подготовке кадров механизаторов в республике (1936–1939 гг.) // Коллективизация сельского хозяйства: важнейшие постановления Коммунистической партии и Советского правительства / редкол.: А. И. Азаров [и др.]. – Минск, 1973. – С. 355–363.

30. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 1. Д. 14258. Л. 3–4.

31. НАРБ. – Ф. 4п. Оп. 1. Д. 13019. Л. 35.

32. Костюк, М. П. Трудовой вклад крестьянства в победу и упрочение социализма / М. П. Костюк; науч. ред. И. М. Игнатенко. – Минск: Наука и техника, 1986. – 238 с.

## Referenses

1. Danilov V. P., Ivnikskii N. A. *Essays on the collectivization of agriculture in the Union republics*. Moscow, Gospolitizdat Publ., 1963. 234 p. (in Russian).

2. Filimonov A. A. *The main strength and support of Soviet power*. Minsk, Belarusian State University, 1982. 349 p. (in Russian).

3. Kostyuk M. P. *Victory of the collective farm system in the Byelorussian SSR*. Minsk, Nauka i tekhnika Publ., 1981. 448 p. (in Russian).

4. Khodzin S. M. Industrialization of Belarusian agriculture in 1921–1939: transformation of content. *Zhurnal Belorusskogo gosudarstvennogo universiteta. Istorija = Journal of the Belarusian State University. Historical Sciences*, 2018, no. 2, pp. 68–74 (in Belarusian).

5. Sarokin A. M. *An echo of the era of extremes. Belarusian village: Hell of Decret and the Code of the Land (1917–1990)*. Minsk, Prava i ekanomika Publ., 2005. 302 p. (in Belarusian).

6. Lenin V. I. Speech at the All-Russian congress of transport workers. *Complete works. Vol. 43*. 5th ed. Moscow, 1974, pp. 130–144 (in Russian).

7. On the organization of machine and tractor stations: resolution of the STO of the USSR, June 5, 1929. *ConsultantPlus*. Available at: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=28460#znkWvFTC8Sa0sInZ1> (accessed 15.12.2021) (in Russian).



8. Gerutskii K. *To the experience of the Bolsheviks: the role of machine and tractor stations*. Available at: <http://www.comparty.by> (accessed 10.11.2021) (in Russian).
9. *Model agreement of a machine and tractor station with peasant associations: [approved by a resolution of the Politburo of the Central Committee of the All-Union Communist Party of Bolsheviks, September 28, 1929]. Appendix no. 3 to p. 30, etc. PB, no. 100*. Available at: <http://istmat.info/node/60287> (accessed 15.11.2021) (in Russian).
10. Stasheuski V. *Koidanovskaya MTS*. Minsk, Belarusian state publishing house, 1931. 48 p. (in Belarusian).
11. *National Archive of the Republic of Belarus*. F. 338. Op. 1. D. 179. L. 28. (in Russian).
12. *State Archive of the Gomel Region*. F. 584. Op. 1. D. 86. L. 144–115. (in Russian).
13. Skarski I. We did not give in to rural-pastoral cars. *Kammunar: organ Sennenskaga RKP(b)B i RKI* [Communard], 1932, August, p. 1 (in Belarusian).
14. Raiski U. Ya. (comp.). *Memory: Buda-Kashalev district: historical and documentary chronicle of cities and districts of Belarus*. Minsk, BELTA Publ., 2001. 2 book (in Belarusian).
15. *National Archive of the Republic of Belarus*. F. 4p. Op. 1. D. 5195. L. 30. (in Russian).
16. Galadzed M. About the progress of plowing. *Zara kalgasa: organ palitaddzela Rechytskay MTS* [Dawn of the collective farm], 1933, August, p. 4 (in Belarusian).
17. *BSSR to the 11th Congress of Soviets: statistical collection*. Minsk, 1935. 127 p. (in Belarusian).
18. Ratnek K. K. *The first year of work of the MTS Board of the BSSR*. Minsk, Party publishing house BSSR Publ., 1934. 101 p. (in Belarusian).
19. *Model agreement of the machine and tractor station with the collective farm of July 25, 1933*. Available at: <https://istmat.org/node/23732> (accessed 15.11.2021) (in Russian).
20. *National Archive of the Republic of Belarus*. F. 4p. Op. 1. D. 6666. L. 1–70. (in Russian).
21. *National Archive of the Republic of Belarus*. F. 4p. Op. 1. D. 6148. L. 71. (in Russian).
22. *National Archive of the Republic of Belarus*. F. 52. Op. 1. D. 13. L. 46. (in Russian).
23. *Special message from Minsk on the progress of the repair of tractors by the MTS of the BSSR, as of December 27, 1933 – January 5, 1934*. Available at: <https://istmat.org/node/62184> (accessed 16.11.2021) (in Russian).
24. XV Congress of the CP(b)B, January 1934. *Kommunisticheskaya partiya Belorussii v rezolyutsiyakh i resheniyakh s'ezdov i plenumov TsK. T. 3* [The Communist Party of Belarus in the resolutions and decisions of congresses and plenums of the Central Committee. Vol. 3]. Minsk, 1985, pp. 73–98 (in Russian).
25. *National Archive of the Republic of Belarus*. F. 4p. Op. 1. D. 14258. L. 20. (in Russian).
26. *National Archive of the Republic of Belarus*. F. 4p. Op. 1. D. 14258. L. 6. (in Russian).
27. *State Archive of the Gomel Region*. F. 584. Op. 1. D. 86. L. 214–215. (in Russian).
28. Ryabov A. F. *Strengthening the material and technical base of the collective farms of Belarus during the years of the second and third five-year plans (1933–1940)*. Abstract of Ph. D. diss. Minsk, 1968. 19 p. (in Russian).
29. Statistical information of the Narkozem of the BSSR on the training of machine operators in the republic (1936–1939). *Kollektivizatsiya sel'skogo khozyaistva: vazhneishie postanovleniya Kommunisticheskoi partii i Sovetskogo pravitel'stva* [Collectivization of agriculture: the most important decisions of the Communist Party and the Soviet government]. Minsk, 1973, pp. 355–363 (in Russian).
30. *National Archive of the Republic of Belarus*. F. 4p. Op. 1. D. 14258. L. 3–4. (in Russian).
31. *National Archive of the Republic of Belarus*. F. 4p. Op. 1. D. 13019. L. 35. (in Russian).
32. Kostyuk M. P. *Labor contribution of the peasantry to the victory and strengthening of socialism*. Minsk, Nauka i tehnika Publ., 1986. 238 p. (in Russian).

### Информация об авторе

**Колос Андрей Васильевич** – аспирант. Институт истории, Национальная академия наук Беларуси (ул. Академическая, 1, 220072, Минск, Республика Беларусь). E-mail: kolos1986@gmail.com

### Information about the author

**Andrey V. Kolos** – Postgraduate student. Institute of History of the National Academy of Sciences of Belarus (1 Akademicheskaya Str., Minsk 220072, Belarus). E-mail: kolos1986@gmail.com