

МТС И КОЛХОЗЫ. ВЗАИМООТНОШЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ
(на материалах Уральского региона)
MTS and collective farms. Relations under wartime conditions
(on the materials of the Ural region)

В. П. Мотревич, доктор исторических наук, профессор
Уральского государственного аграрного университета
(Екатеринбург, ул. Карла Либкнехта, 42)

А. Ф. Никитев, доктор исторических наук, профессор
Днепропетровского национального университета им. Олеся Гончара
(Украина, Днепропетровск, пр. Гагарина, 72)

Аннотация

В данной работе сделана попытка изучить взаимоотношения между машинно-тракторными станциями (МТС) и колхозами и показать изменение этих отношений в условиях военного времени. В результате коллективизации и параллельного создания машинно-тракторных станций почти вся сложная сельскохозяйственная техника, которой пользовались колхозы, сосредотачивалась на государственных предприятиях – МТС. МТС брали на себя обязательства по производственно-техническому обслуживанию колхозов и оказанию им помощи в организационно-хозяйственном укреплении. Колхозы, в свою очередь, должны были выполнять все предусмотренные договором агротехнические мероприятия и своевременно рассчитываться с МТС. В условиях острой нехватки рабочих рук и отсталой агротехники добиться восстановления сельскохозяйственного производства можно было лишь за счет повышения уровня механизации сельского хозяйства.

Ключевые слова: машинно-тракторные станции, колхозы, сельскохозяйственная техника, тракторы, механизация сельского хозяйства, техническая обеспеченность.

Summary

This paper attempts to explore the relationships between machine and tractor stations (MTS) and collective farms and shows changes in these relationships in wartime. As a result of collectivization and creation of machine and tractor stations, almost all complex agricultural machinery, which was used by the collective farms, focused on state-owned enterprises – MTS. MTS assumed the obligations of industrial extension of collective farms and of assistance to them in strengthening organization and economics. Collective farms by turn had to perform agricultural activities and settle accounts with MTS. Given the strong shortage of operative and outdated agrotechnics achievement of the restoration of agricultural production was possible only by increasing the level of mechanization of agriculture.

Keywords: machine and tractor stations, collective farms, agricultural machinery, tractors, agricultural mechanization, technical provision.

Машинно-тракторные станции (МТС) – государственные сельскохозяйственные предприятия в СССР. Они были созданы в годы коллективизации сельского хозяйства для технической и организационной помощи колхозам, поскольку недостаток сельскохозяйственной техники обусловил необходимость ее централизованного распределения и использования. Первая МТС была создана в 1928 г. в Одесской области. На Урале предшественниками МТС были прокатные и зерноочистительные пункты, а также организованные весной 1929 г. в зерновых районах Курганского, Троицкого и Тюменского округов тракторные колонны. На

их базе в апреле 1930 г. в Уральской области были созданы первые четыре МТС: Лебяжьевская, Петуховская, Шумихинская и Щучанская [1].

В результате коллективизации и параллельного создания машинно-тракторных станций почти вся сложная сельскохозяйственная техника, которой пользовались колхозы, сосредоточивалась на государственных предприятиях – МТС. МТС и колхозы были самостоятельными организациями. Взаимоотношения между ними регулировались на основании утвержденного СНК СССР в январе 1939 г. типового договора. МТС брали на себя обязательства по производственно-техническому обслуживанию колхозов и оказанию им помощи в организационно-хозяйственном укреплении. Колхозы, в свою очередь, должны были выполнять все предусмотренные договором агротехнические мероприятия и своевременно рассчитываться с МТС. Для работавшей на колхозных полях тракторной бригады правление артели должно было создать нормальные производственные условия. Оно выделяло колхозников для обслуживания тракторных бригад (прицепщиков, возчиков воды и горючего, кухарок, сторожей), организовывало своевременное снабжение водой и горючим, создавало полевые станы на отдаленных полях, обеспечивало охрану имущества тракторных бригад, подготавливало участки для их работы и т. д. [2].

В предвоенные годы большое внимание уделялось укреплению материально-технической базы сельского хозяйства, куда направлялись большие средства. Если в годы первой пятилетки в ее развитие было вложено 1,5 млрд руб., то во второй – 6,3 млрд, а в третьей – 5,0 млрд [3]. В 1943 г. в стране насчитывалось 7 069 МТС, стоимость их основных фондов составляла 10,0 млрд руб. [4]. Для улучшения деятельности МТС важным было постановление Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) от 13 января 1939 г. «О работе машинно-тракторных станций» [5]. В соответствии с ним, в стране вводился поквартальный порядок финансирования МТС с учетом выполнения производственного плана. Перед войной МТС обслуживали основную часть (83,9 %) колхозов страны [6]. На Урале доля таких артелей была еще выше: в Пермской области – 90,7 %, в Оренбургской области – 99,9 % [7]. Роль машинно-тракторных станций для колхозов Урала, а также Сибири, при многоземельности хозяйств и нехватке рабочих рук была особенно велика. За работу МТС колхозы производили натуроплату зерном и обеспечивали гарантированную и достаточно высокую оплату зерном и деньгами механизаторам. Поэтому некоторые артели противились машинной обработке земли, стремясь обработать поле своими силами и больше заплатить своим колхозникам. Но такая практика местными властями решительно пресекалась.

Во второй половине 1930-х гг. тракторный парк в сельском хозяйстве качественно вырос, заметно изменилась его структура. В эти годы в СССР увеличился выпуск мощных гусеничных тракторов, а производство устаревших образцов было прекращено. Тракторный парк пополнился высокопроизводительными гусеничными машинами. Впервые появились газогенераторные тракторы, работавшие на более дешевом твердом топливе. В 1940 г. на Урале в составе тракторного парка имелись все восемь типов машин отечественного производства. Однако среди них преобладали колесные тракторы. Среди колесных основную часть составляли тракторы средней мощности СХТЗ, были также пропашные тракторы малой мощности – «Универсал-1» и «Универсал-2». В составе тракторного парка удельный вес колесных тракторов был на Урале намного выше, чем в среднем по стране. Существовавшая разница объяснялась тем, что мощную гусеничную технику в первую очередь направляли в основные сельскохозяйственные районы страны: в Центрально-Черноземный район, в Поволжье, на Украину, Кубань и др. Парк гусеничных тракторов состоял на Урале из СХТЗ-НАТИ и ХТЗ-Т2Г, а также мощных машин ЧТЗ-С-60, ЧТЗ-С-65 и ЧТЗ-СГ-65 [8]. По сравнению с колесными

машинами гусеничные тракторы обладали большей экономической эффективностью и производительностью. Однако, несмотря на поступление новых машин, к началу войны значительная часть тракторного парка уже была сильно изношена. Так, в Оренбургской области 68,0 %, а в Челябинской – 80,0 % тракторов было завезено до 1937 г. [9]. Техника была устаревшей не только физически, но и морально. Производство колесных тракторов СХТЗ было прекращено еще в 1937 г., гусеничных тракторов С-60 с лигроиновым двигателем – в 1935 г., тракторов «Универсал» – в 1940 г., а газогенераторных тракторов ХТЗ-Т2Г – в 1941 г. [10]. Эта устаревшая техника составляла в 1940 г. свыше 90 % занятого в сельском хозяйстве Урала тракторного парка.

Основной частью машинно-тракторной техники на селе владели МТС. В 1940 г. из 50,6 тыс. работавших в сельском хозяйстве тракторов 41,4 тыс. принадлежало машинно-тракторным станциям, а 8,1 тыс. – совхозам. Остальные принадлежали подсобным сельским хозяйствам промышленных предприятий и учреждений и колхозам. В МТС также было сосредоточены 21 тыс. комбайнов и другая сложная техника [11]. Перед войной улучшилась обеспеченность тракторного парка прицепным инвентарем, что несколько уменьшило существовавшую диспропорцию между ним и численностью тракторов. Однако при этом не была создана необходимая инфраструктура для обеспечения хранения и ремонта машин и горюче-смазочных материалов.

Использование техники в различных областях было неодинаковым и зависело от структуры машинно-тракторного парка, уровня материально-технического снабжения, обеспеченности механизаторскими кадрами, их квалификации, природно-климатических условий и т. д. Производительность тракторного парка заметно колебалась даже в пределах одной области. Так, расположенные в северных и северо-западных районах Свердловской области МТС обслуживали преимущественно мелкие колхозы с дробными пахотными участками. Местность в этих районах лесистая, с пересеченным рельефом, поэтому выработка в расположенных в этих районах МТС – Гаринской, Надеждинской, Таборинской, Шамарской – была, как правило, ниже среднеобластной [12].

Уральским колхозам и машинно-тракторным станциям в годы Великой Отечественной войны посвящен целый ряд работ. Среди них – труды В. П. Мотревича, Р. П. Толмачевой, Р. Р. Хисамудиновой и др. [13]. Много публикаций, посвященных этой проблеме в военные и послевоенные годы, в том числе вопросу кадров сельского хозяйства, в настоящее время выходит не только в России, но и в других республиках бывшего СССР, особенно на Украине [14]. В данной работе сделана попытка изучить взаимоотношения между машинно-тракторными станциями и колхозами и показать изменение этих отношений в условиях военного времени.

Через неделю после начала войны в СССР был принят первый план военного времени – «Мобилизационный народнохозяйственный план» на III квартал 1941 г. В августе же было опубликовано постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О военно-хозяйственном плане на IV квартал 1941 г. и на 1942 г. по районам Поволжья, Урала, Западной Сибири, Казахстана и Средней Азии» [15]. Подготовленный комиссией Госплана СССР военно-хозяйственный план представлял собой программу развития военно-экономической базы на востоке страны. На основе принятых планов началась перестройка народного хозяйства применительно к условиям военного времени. Производство тракторов, сельскохозяйственных машин и запасных частей к ним было свернуто. В результате на протяжении 1942–1943 гг. пополнения тракторного парка сельского хозяйства новыми машинами практически не было. Часть тракторов, в основном гусеничных, была передана в РККА. В течение 1941 г. число тракторов

в уральских МТС сократилось на 2,4 тыс. [16]. Количество комбайнов уменьшилось незначительно, поскольку их не отправляли на фронт. В результате на уборке колхозы стали испытывать большие трудности, особенно из-за нехватки автотранспорта.

Транспорт – важное звено в механизации сельского хозяйства. 30 июня 1941 г. был принят Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об автотракторном и гужевом транспорте, поставленном для Красной Армии» [17]. В соответствии с ним, весь изъятый в порядке мобилизации транспорт принимался Наркоматом обороны от государственных и общественных организаций бесплатно, а от колхозов и отдельных лиц – за плату. В результате в течение 1941–1942 гг. число грузовых автомашин в колхозах на Урале уменьшилось с 9 475 до 1 194, т. е. на 87,4 % [18]. В этих условиях часть транспортных работ в колхозах должны были выполнять МТС. Убыль техники из сельского хозяйства была частично восполнена за счет ее эвакуации на Урал из западных областей СССР. В 1942 г. по сравнению с предыдущим годом число тракторов в МТС несколько возросло. Однако в дальнейшем в связи с физическим износом их количество стало последовательно сокращаться.

Выполнение в агротехнические сроки всего комплекса полевых работ требует, чтобы наличному тракторному парку соответствовало необходимое количество прицепных сельскохозяйственных машин различного назначения. Прекращение поставок техники привело к сокращению их численности. Однако процент обеспеченности МТС сельскохозяйственными машинами из-за уменьшения числа тракторов остался на довоенном уровне. В 1940 г. в расчете на 100 условных 15-сильных тракторов приходилось в среднем 86 плугов, 40 культиваторов, 51 зерновая сеялка, в 1945 г. – соответственно 86, 43, 51. В военные годы в сельском хозяйстве крайне тяжелым оставалось положение с ремонтной базой. В предвоенные годы темпы строительства МТС намного опережали развитие их ремонтной базы. По данным на 1941 г., в стране на один ремонтный завод приходилось 140 МТС, а на одну машинно-тракторную мастерскую – свыше 850 тракторных и 300 комбайновых моторов [19]. В большинстве МТС не было навесов и гаражей, многие не имели своих мастерских, остро недоставало инструментов и оборудования. Изношенность техники при усилении ее эксплуатации в суровых природно-климатических условиях края приводила к частым поломкам машин.

Изношенность техники обусловила повышенную потребность в запасных частях, поступление которых заметно уменьшилось, а в ряде случаев прекратилось вообще. В 1940 г. в СССР запасных частей для МТС было произведено на сумму 481,0 млн руб., а в 1942 г. – на 67,0 млн руб. В результате, если в 1940 г. в Челябинской области МТС получили 62,0 % необходимых по норме запасных частей, то в 1941 г. – 31,0 %, а в 1942 г. – 30,0 % [20]. В условиях военного времени тракторный парк не обновлялся и нуждался в ремонте значительно больше, чем раньше. В то же время снабжение МТС запасными частями за годы войны сократилось в среднем в 5 раз [21]. Из-за недостатка запасных частей и слабой ремонтной базы к началу полевых работ сотни машин оставались неотремонтированными. Весь 1941 г. в МТС Челябинской области не работало 285 тракторов. К концу 1943 г. число подлежащих выбраковке машин достигло в области 359 единиц (8,7 % от их общего числа) [22].

Необходимо отметить, что процедура списания сельскохозяйственной техники была очень сложной, в результате процесс замены устаревших и изношенных машин происходил крайне медленно. Чтобы МТС могла выбраковать устаревший трактор, необходимо было акт об этом утвердить в областном земельном отделе, в Наркомате земледелия республики и Наркомате земледелия СССР. На это уходило 1–2 года. До оформления документов на

списание техники МТС и сельхозпредприятия вынуждены были использовать морально устаревшие и физически изношенные тракторы, поскольку на них планировалась нагрузка [23].

Частые простои техники были связаны и с нехваткой горюче-смазочных материалов. Уже летом 1941 г. их поступление заметно уменьшилось. Если в 1940 г. в СССР на трактор приходилось в среднем по 8,1 т горючего, то в 1941 г. – по 6,3 т. В IV квартале 1941 г. в Челябинской области МТС недополучили 48,0 % положенного им по норме лигроина, 54,0 % бензина, 71,0 % автола, 86,0 % солидола и т. д. Нехватка горюче-смазочных материалов остро ощущалась и в последующие годы. Их дефицит в сочетании с изношенностью техники приводил к ухудшению использования машин. В результате производительность тракторного парка МТС за 1941–1943 гг. по сравнению с 1940 г. снизилась на Урале на 45,7 % (а в целом по СССР – на 51,8 %) [24].

Падение производительности тракторного парка вело к заметному уменьшению объема работ МТС на колхозных полях. Наряду с этим в 1942–1943 гг. некоторые МТС на Урале добивались неплохих производственных результатов. Среди них – Пермь-Березовская МТС Пермской области и Челябинская МТМ. В 1942 г. в Свердловской области Арамильская МТС была награждена переходящим Красным Знаменем Третьей гвардейской стрелковой дивизии, а Верхотурская МТС была названа в числе победителей Всесоюзного социалистического соревнования [25]. По итогам 1942 г. высоких производственных показателей в Уральском регионе добились Каменская (директор Кононов), Есаульская (директор Бердюгин), Полетаевская (директор Соколов), Борисовская (директор Федоровский), Колчедановская (директор Хандурин) машинно-тракторные станции [26]. Но таких МТС было немного. Большинство машинно-тракторных станций установленные планы работ не выполняли. В 1943 г. в Свердловской области из 74 МТС план тракторных работ выполнили 6, а в 1944 г. – 20 машинно-тракторных станций [27]. Невыполнение производственных планов во многом объяснялось несовершенством существующего порядка финансирования МТС. Перед войной машинно-тракторные станции были полностью переведены на государственный бюджет, что укрепило их финансовое положение. Однако перевод на полный госбюджет привел к потере связи между производственной деятельностью МТС и конечным итогом их работы – урожайностью. Работа стала планироваться и, как правило, оцениваться по количеству выработанных гектаров. В результате те МТС, которые не укладывались в агротехнические сроки, находились в одинаковом положении с передовыми предприятиями.

За годы войны в МТС заметно возросла себестоимость тракторных работ. В Оренбургской области себестоимость одного гектара «мягкой пахоты» увеличилась с 30 руб. в 1940 г. до 42 руб. в 1945 г. В Свердловской области она возросла с 36 до 47 руб. В результате машинно-тракторные станции стали нести большие убытки. В 1943 г. только в Свердловской области они превысили 3 млн руб. [28]. Рост убытков заставлял МТС любой ценой добиваться снижения себестоимости тракторных работ. В результате в первую очередь они стремились выполнять легкие работы – боронование, культивацию – и плохо соблюдали требования агротехники. Отсюда и распространенность мелкой пахоты, при которой снижался расход горючего.

Сокращение деятельности МТС поставило колхозы в сложное положение. И перед войной в колхозах на Урале была высокая нагрузка посевных площадей. Если в 1940 г. в СССР на одного трудоспособного колхозника приходилось 3,4 га посева, а на одну лошадиную силу живой и механической тяги – 6,2 га, то на Урале эти показатели составляли соответственно 5,8 и 6,5 га. В 1930-е гг. с такой нагрузкой колхозы справлялись за счет высокой механизации основных полевых работ. В условиях войны механизация сельскохозяйственных работ

снизилась. В связи с этим характерен пример колхозов Пермской области. Если в 1940 г. удельный вес механизации при проведении полевых работ составлял в них 53,0 %, то в 1943 г. – 22,0 % (в том числе работы весеннего периода были механизированы на 29,0 %, летнего – на 27,0 %, осеннего – на 13,0 %) [29]. Снижение механизации на Урале нечем было компенсировать, так как в энергоресурсах сельского хозяйства края преобладали тракторы, комбайны и грузовые автомашины. В 1940 г. в составе тяги удельный вес тракторов был равен на Урале 65,0 %, в то время как в Центре – всего 40,0 %, в Сибири – 57,0 % [30].

В годы войны, когда новая техника почти не поступала, необходимыми условиями деятельности МТС явились организация своевременного ремонта, снабжение запасными частями и горючим. Однако промышленность, перестраиваясь на военный лад, не могла удовлетворить потребности села. В этих условиях для сохранения техники в работоспособном состоянии требовалось принимать срочные меры. Одним из путей решения проблемы стало движение за реставрацию запасных частей. Важную роль в его возникновении сыграл комсомол. 20 января 1942 г. ЦК ВЛКСМ принял постановление «О выявлении и сборе комсомольскими организациями запасных частей для тракторов и других сельскохозяйственных машин». ЦК ВЛКСМ одобрил инициативу комсомольцев и молодежи по выявлению запасных частей, инструмента и металла для ремонта тракторов и сельскохозяйственных машин и обязал все комсомольские организации широко ее распространять. Для сбора запасных частей создавались бригады в составе 3–5 наиболее инициативных комсомольцев [31].

В январе 1942 г. газета «Правда» опубликовала сообщение о почине комсомольцев и молодежи Иловлинской МТС Сталинградской области, предложивших собирать запасные части, инструменты и отходы металла для ремонта техники [32]. Этот почин поддержали во многих областях страны, в том числе и на Урале. Колхозники и работники МТС собирали старые инструменты, детали и реставрировали их. В 1942 г. только в Челябинской области сельчане собрали 353,0 тыс. деталей для тракторов и 8,6 тыс. для автомобилей [33]. В МТС, МТМ и колхозах активизировались ремонтные работы. Например, в Каменской МТС (директор Кононов, зав. мастерской Трусов, старший механик Петров) организовали ремонт подшипников и восстановление коленчатого вала коробки передач [34]. Принимаемые чрезвычайные меры позволили частично заменить недостающие запасные части, однако реставрация запасных частей не принесла желаемых результатов. Зимой 1942–1943 гг. в Челябинской области Каракульская МТС была передовой по реставрации деталей и ремонту техники. Но уже на весеннем севе оказалось, что реставрированные запасные части стали причиной больших поломок. В Тюбукской МТС этой же области, наоборот, при ремонте запасные части почти не применялись. В результате по сравнению с Каракульской МТС производительность тракторного парка в Тюбукской МТС была выше в 2 раза [35]. Восстановленные запасные детали быстро изнашивались и приводили в негодность взаимодействующие с ними детали. Таким образом, отремонтированный восстановленными запчастями машинно-тракторный парк в МТС работал на износ.

Осенью 1942 г. в целях изыскания дополнительных источников получения запасных частей в каждой области создавались постоянные комиссии для выявления изношенных автомобилей и списания их с баланса хозяйств. С помощью различных мер пытались решить проблему запасных частей и в последующие годы. Так, в ноябре 1944 г. СНК СССР обязал Главное управление трофейного вооружения НКО СССР беспрепятственно отпускать со своих баз представителям местных органов Наркомзема СССР для ремонта техники детали разбитых тракторов и автомашин, поступающих с фронта, а также разрешил брать для

ремонта запасные части и отдельные механизмы тракторов и автомашин, не требующиеся для Красной армии [36].

В обстановке ухудшения деятельности МТС в стране стали широко применяться чрезвычайные меры. В начале 1943 г. СНК СССР и ЦК партии предупредили председателей облисполкомов и первых секретарей обкомов об их персональной ответственности за своевременную подготовку сельскохозяйственной техники к весенним полевым работам. Усилилось применение административных мер и на местах. На состоявшемся в марте 1943 г. XVI пленуме Свердловского обкома ВКП(б) директоры и начальники политотделов многих МТС были предупреждены о том, что виновные в провале ремонтных работ будут строго наказываться за срыв весеннего сева в военное время [37].

Однако принимаемые чрезвычайные меры не приносили желаемых результатов, качество ремонта по-прежнему оставалось низким. В 1943 г. в Березинской МТС Челябинской области из 61 трактора удалось отремонтировать лишь 20 [38]. ЦК ВКП(б) обратил внимание первого секретаря обкома партии П. С. Патоличева на неудовлетворительное качество руководства ходом ремонта. Однако это не помогло, поскольку одними административными мерами, без запасных частей, проблему ремонта техники решить было нельзя. Поэтому в ноябре 1943 г. ЦК ВКП(б) потребовал от партийных организаций обеспечить производство запасных частей для сельского хозяйства, а также послать в помощь селу бригады квалифицированных рабочих и инженеров для проведения своевременного ремонта тракторов [39].

Большую поддержку селу стали оказывать и промышленные предприятия Урала. Еще в начале 1942 г. Свердловский обком партии рекомендовал организациям распространить инициативу Уральского завода тяжелого машиностроения, взявшего шефство над двумя МТС Белоярского района [40]. Завод посылал в Баженовскую и Логиновскую МТС станки и инструменты, направлял бригады ремонтных рабочих. Почин поддерживали трудовые коллективы других областей Урала. Так, в Челябинской области в период подготовки к весеннему севу завод им. Коллющенко выделил для Абдрашевской МТС электросварочный аппарат, токарный станок, инструменты [41]. Шефская помощь промышленных предприятий способствовала ускорению ремонтных работ, повышению их качества. Расчеты показывают, что в 1943 г. мощность работавшего тракторного парка в процентном отношении ко всей его мощности составила в Центре – 88,0 %, в Поволжье – 89,0 %, а на Урале – 93,0 % [42]. Высокий удельный вес действующего тракторного парка на Урале объяснялся наличием развитой индустрии. Это обеспечивало частичное решение проблемы запасных частей и позволяло в широких масштабах посылать на село рабочих для ремонта техники.

Серьезные трудности в 1930–1940-е гг. машинно-тракторные станции испытывали и при хранении имевшейся в них техники. В ряде МТС после окончания полевых работ все тракторы и сложные сельскохозяйственные машины доставлялись на центральные усадьбы, где их очищали от грязи и пожнивных остатков, снимали с комбайнов полотна, транспортеры, ремни, цепи и хранили их в сухих складских помещениях. Технику ставили в сараи или под навесы, а в тех случаях, когда помещений не было, отводили площадки для безгаражного хранения, машины обкладывали деревянными щитами или соломенными матами. Не требующие сложного ремонта простейшие сельскохозяйственные машины после приведения в порядок передавались в колхозы под сохранные расписки их правлений.

Наличие большого количества техники требовало огромных капиталовложений для строительства гаражей, сараев, навесов. Колхозы их не строили, ссылаясь на то, что машины являются не их собственностью. В результате МТС на зиму свозили технику на свои усадьбы и, не имея достаточного количества помещений, часто хранили ее под открытым небом. Это

усиливало физический износ машин. Не очищенные от грязи металлические части машин, особенно если они не были закрыты от атмосферных осадков, быстро ломались и требовали ремонта. В полную негодность приходили оставленные под открытым небом различные ремни и полотна, а также семяпроводы у сеялок. Не имея достаточных транспортных средств, многие МТС после завершения сельскохозяйственных работ стали оставлять технику в поле. В 1942 г. на колхозных полях оставили все свои тракторы и комбайны Батури́нская и Ларинская МТС Челябинской области [43]. К весне машины оказались полностью разукомплектованы и потребовали капитального ремонта.

Учитывая многочисленные факты, когда МТС оставляли технику под открытым небом, а часто и прямо в поле, СНК СССР и ЦК ВКП(б) в ноябре 1942 г. приняли постановление «О хранении тракторов, комбайнов и сельскохозяйственных машин МТС». В нем указывалось на необходимость доставки техники на усадьбы МТС и подготовки ее к зимнему хранению. С этой же целью приказом Наркомзема СССР от 29 ноября 1942 г. № 402/м был введен инспекторский контроль за хранением тракторов и сельскохозяйственных машин в МТС [44]. Инспекторам (из состава инженерно-технических работников областных земельных отделов) предоставлялось право производить денежные начеты в размере от 50 до 250 руб. на работников МТС (директоров, механиков, зав. нефтебазами, кладовщиков), виновных в бесхозяйственном хранении тракторов, сельскохозяйственных машин, запасных частей и горючего.

Соответствующие меры принимались и на местах. Челябинский обком ВКП(б) запретил МТС оставлять в поле технику и горючее без охраны и работать на неисправных машинах. Для своевременного ремонта обком рекомендовал организовать круглосуточную работу [45]. Однако добиться серьезного улучшения в хранении техники из-за отсутствия необходимых средств не удалось. Весной 1943 г. на полях остались сотни комбайнов, большинство из которых к весне оказались разукомплектованными. Неудовлетворительно хранилась техника и в совхозах. В ходе проведенной проверки оказалось, что только в Магнитном зерносовхозе Челябинской области в течение 1943–1944 гг. были полностью разукомплектованы 20 комбайнов [46]. Вместе с тем, и в условиях войны многие механизаторы быстро и качественно проводили ремонт техники, бережно к ней относились. В 1942 г. в Богдановичской МТС (Свердловская область) был применен узловый метод ремонта техники, введен график ее выпуска. В Суксунской и Ординской МТС (Пермская область) широко развернулось соревнование за бережное отношение к машине, за то, чтобы после окончания полевых работ сдать трактор в исправном состоянии [47]. Одной из мер по улучшению хранения техники было наведение порядка в усадьбах МТС. В октябре 1944 г. Челябинский обком партии принял специальное постановление «О проведении месячника по наведению порядка и культуры на усадьбах МТС». В ходе месячника ремонтировались производственные и жилые помещения, устранялась захламленность территории, возводились постройки для хранения машин. К участию в месячнике были привлечены не только работники МТС, но и колхозники. Все это способствовало сохранению техники в исправном состоянии [48].

Летом 1942 г. во время сражений под Сталинградом и на Кавказе серьезно осложнилось положение с горючим. Снабжение им сельского хозяйства еще более ухудшилось. В этой ситуации Нарком земледелия СССР И. А. Бенедиктов обязал наркомов земледелия союзных республик, областные и районные земельные отделы, директоров МТС уменьшить нормы расхода горючего не менее чем на 10,0 % против их фактического расхода на гектар тракторных работ. Сокращение фондов горюче-смазочных материалов требовало принятия целого комплекса мер по их экономии. Огромные резервы заключались в организации нефтяного хозяйства МТС. На их нефтебазы горючее поступало со складов Главнефтьсбыта, затем его

развозили на заправочные пункты тракторных бригад. Оттуда перевозили к участкам работы тракторных бригад и, наконец, заливали в баки тракторов. На этом пути случались большие потери горючего, так как его неоднократно переливали в разную по емкости тару. Для сокращения потерь отпуск горючего и масел с нефтебаз в неисправную тару был запрещен. Запретили и хранение нефтепродуктов в неисправной таре, а также под открытым небом [49].

В некоторых МТС передовые тракторные бригады, имевшие постоянные полевые станы, стали строить и оборудовать погреба для хранения горючего. Осенью 1941 г. только в Свердловской области построили 274 погреба, а все бочки для горючего стали закрывать железными пробками [50]. Для контроля за рациональным расходом горюче-смазочных материалов и их охраны в МТС стали создавать контрольные посты. В Лопатинском районе Курганской области был организован 41 такой пункт. Контролеры выявляли нарушения при расходовании горючего и принимали меры к их предотвращению. Обнаружив, например, отсутствие заправочного инвентаря в колхозе «Красный пахарь», контролеры добились его изготовления [51].

К виновным в нерациональном расходовании горючего принимались строгие меры. Так, 20 июня 1942 г. СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление «Об экономии и ликвидации разбазаривания горючего в МТС и совхозах» [52]. В нем предусматривалось наложение штрафов на механизаторов за перерасход горючего в размере его 5-кратной стоимости. Заведующие нефтехозяйствами МТС и колхозники-возчики за недостачу горючего несли материальную ответственность в размере его 10-кратной стоимости. Продажа и обмен нефтепродуктов рассматривались как преступление, а виновные привлекались к судебной ответственности [53]. В конце войны от практики наложения крупных штрафов стали постепенно отказываться. В феврале 1945 г. Наркомзем СССР издал приказ № 1092, в котором предложил областным земельным отделам списывать штрафы с механизаторов в тех случаях, когда пережог горючего произведен не по их вине. Но и после этого штрафы оставались весьма распространенным явлением. Так, в 1945 г. только по Свердловской области их сумма составила 762,0 тыс. руб. [54].

В начальный период войны с целью экономии горючего часть техники стали переводить на местное топливо: дрова, торф, уголь. Осенью 1942 г. Наркомзем СССР установил для каждой области план перевода техники на твердое топливо, однако деньги на создание производственной базы по переоборудованию техники своевременно не перевел. Высылка необходимых инструкций и чертежей также была задержана. Отсутствовали в МТС и материалы, необходимые для такого переоборудования [55]. Перевод машин на новое топливо, особенно в условиях жесткого фондируемого снабжения, оказался весьма сложным делом. Даже многие промышленные предприятия, не говоря уже о МТС, с ним не справились. В Свердловской области изготовление газогенераторных установок было поручено 22 предприятиям, из них только 8 выполнили задание. Перевод техники на новое топливо затянулся. В результате газогенераторные тракторы стали выполнять даже меньший объем работ, чем до войны. В 1943 г. он составил 70,0 %, а в 1944 г. – 84,0 % от уровня 1940 г. В Свердловской области в годы войны газогенераторные тракторы выполняли 7,0 % от всего объема тракторных работ МТС. Лишь в отдельных областях СССР, в частности в Горьковской, их роль была выше. В 1943–1944 гг. газогенераторные тракторы там выполняли 12,0–13,0 % всех тракторных работ МТС [56].

Переводили технику и на другие виды топлива. Осенью 1941 г. в Свердловской области коллектив Невьянской МТС (директор Белоусов, начальник политотдела Андреев) выступил с предложением использовать в качестве топлива скипидар. В МТС было организовано

производство скипидара, на котором работали легковые и грузовые автомашины. Инициативу поддержал Свердловский облисполком, но дальнейшего развития она не получила. В этой же области на Монетном механизированном лесопункте была построена смолоавтомольная установка [57]. Она позволяла получать автотракторный автол на основе древесной смолы. В годы войны в стране предпринимались энергичные меры по экономии горюче-смазочных материалов. Не все они оказались удачными. Из-за сложности переоборудования машин и низкой производительности двигателей перевод техники на твердое топливо широкого распространения не получил. Тем не менее, это позволило сэкономить для фронта многие тысячи тонн горючего.

Коренной перелом в ходе войны создал предпосылки для укрепления экономики СССР. Наряду с ростом военных расходов увеличились ассигнования в народное хозяйство. Капиталовложения по его отраслям распределялись с учетом поставленных задач. «Наибольшее увеличение капиталовложений в 1944 г., – подчеркивал в докладе Совнаркому председатель Госплана СССР Н. А. Вознесенский, – намечается в угольную промышленность, черную металлургию, электростанции, тяжелое и среднее машиностроение, промышленность строительных материалов и сельское хозяйство» [58]. Постепенно стал увеличиваться и выпуск техники для сельского хозяйства. Весной 1943 г. постановлением «О мероприятиях по восстановлению производства сельскохозяйственных машин и орудий» были намечены меры по увеличению производства сельскохозяйственной техники, главным образом на конной тяге. С этой целью предусматривалось выделение необходимого количества металла, который заправлялось расходовать на другие заказы, включая и военные. В 1944 г. выпуск машин для села начали Владимирский, Липецкий и Сталинградский тракторные заводы. В тот год промышленность страны выпустила 6,3 тыс. тракторов (в пересчете на 15-сильные) [59]. По сравнению с 1943 г., когда их изготовливал один Алтайский завод, производство тракторов в СССР возросло втрое. В июле 1945 г. на Челябинском заводе стали выпускать новый дизельный гусеничный трактор ЧТЗ-С-80 [60]. На заключительном этапе войны возобновились поставки сельскому хозяйству грузовых автомашин и зерновых комбайнов. Таким образом, если в начальный период войны поставки техники для сельского хозяйства систематически снижались, то в 1943–1944 гг. они стали постепенно увеличиваться. К концу войны окрепла и ремонтная база МТС. Для этого Государственным Комитетом Обороны была создана специальная комиссия под руководством А. Н. Косыгина. Ей было поручено отобрать по союзным и союзно-республиканским наркоматам неиспользуемое станочное оборудование и передать его Наркомзему СССР для укрепления ремонтно-технической базы МТС [61].

На заключительном этапе войны большое распространение получило изготовление запасных частей непосредственно на промышленных предприятиях. Для этого на заводах стали создавать специальные цехи и участки. Для расширения выпуска запчастей и инструментов важное значение имело постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Об обеспечении запасными частями и материалами ремонта тракторов и сельскохозяйственных машин в I квартале 1943 г. и о расширении производства запасных частей на существующих заводах» [62]. В нем промышленным наркоматам предлагалось рассмотреть и утвердить соответствующие программы. Производство запасных частей для сельскохозяйственной техники стало приравняться к выполнению оборонных заказов. В 1944 г. к их изготовлению были привлечены промышленные предприятия всех наркоматов. В Челябинской области в производстве запасных частей участвовали 84 завода, которые изготовили разных деталей на сумму 3,3 млн руб. [63]. В этом же году на Мотовилихинском заводе в Перми наряду

с производством пушек был налажен выпуск коленчатых валов для тракторов, из-за отсутствия которых простаивало много техники [64].

Увеличилась и централизованная поставка запасных частей. Если в 1940 г. в Пермскую область завезли сельскохозяйственных машин, инвентаря и запасных частей на сумму 10,5 млн руб., в 1941 г. – на 9,9, в 1942 г. – на 3,4, то в 1943 г. – на 4,3, а в 1944 г. – на 9,9 млн руб. Это имело большое значение, прежде всего, для сельскохозяйственных Курганской и Оренбургской областей, имевших слабую производственную базу. В 1944 г. в Курганскую область завоз запасных частей по сравнению с предшествующим годом увеличился вдвое. Это позволило в широких масштабах осуществлять ремонт техники. В результате, если в 1943 г. в Курганской области капитальный ремонт прошло 1,9 тыс. тракторов, то в 1944 г. – 2,2 тыс. [65].

В 1944 г. в Челябинской области успешно провели ремонт техники Кунашакская МТС (директор Золотарев) и Картамышская МТС (Смирнов), в Курганской области – Марайская МТС (Иванов), в Пермской области – Пермско-Березовская МТС (Рухорослов), в Свердловской области – Туринская МТС (Сафонов). По итогам Всесоюзного социалистического соревнования МТС, МТМ и ремзаводов за выполнение планов ремонта тракторов они были награждены переходящим Красным Знаменем ВЦСПС и Наркомзема СССР и денежными премиями [66]. Однако качество ремонта по-прежнему оставалось низким. Уже в начале полевых работ часть отремонтированной техники выходила из строя. Увеличились и поставки горючего. На заключительном этапе войны в СССР заводы нефтеперерабатывающей промышленности произвели горючего для сельского хозяйства лишь немного меньше, чем в довоенные годы. На Урале остроту топливной проблемы снижало и развитие пригородной зоны. В связи с частичным изменением специализации сельского хозяйства нормы расхода горюче-смазочных материалов для МТС пригородной зоны были заметно повышены [67].

Особенностью военных лет являлось разукрупнение сети МТС. Оно происходило за счет наиболее крупных из них по числу обслуживаемых колхозов или по обширности территории, а также в случае неудобства связи с колхозами. Располагая меньшим количеством техники, машинно-тракторные станции сосредотачивали свою работу в тех артелях, где складывался наиболее напряженный баланс тяги. При этом круг обслуживаемых МТС колхозов постоянно сокращался. Так, в Пермской области число МТС за годы войны возросло с 85 до 88, а количество обслуживаемых ими хозяйств уменьшилось с 3 031 до 2 715 [68].

В конце войны улучшение снабжения сельского хозяйства горюче-смазочными материалами, возобновление поставок новой техники, укрепление ремонтной базы, расширение сети машинно-тракторных станций и повышение квалификации механизаторов привели к увеличению объема и повышению качества тракторных работ МТС. Начиная с 1944 г., объем проводимых МТС в колхозах тракторных работ стал возрастать, что имело огромное значение для сельскохозяйственных артелей. В условиях острой нехватки рабочих рук и отсталой агротехники добиться восстановления сельскохозяйственного производства можно было лишь за счет повышения уровня механизации сельского хозяйства.

Библиографические ссылки

1. *Мотревич В. П.* Машинно-тракторные станции (МТС) // Уральская историческая энциклопедия. Екатеринбург : УрО РАН, 1998. С. 327.
2. Колхозная производственная энциклопедия. Т. 1. Киев, 1949. С. 421; Справочник председателя колхоза. М., 1941. С. 81–83.

3. История советского крестьянства. Т. 3. М., 1987. С. 57.
4. Венжер В. Г. Основные вопросы производственной деятельности МТС. М., 1949. С. 16, 31.
5. Правда. 1939. 14 янв.
6. Вылцан М. А. Восстановление и развитие материально-технической базы колхозного строя (1945–1958). М., 1976. С. 36.
7. Государственный архив Оренбургской области (далее – ГАОО). Ф. 1003. Оп. 2. Д. 359. Л. 2; Государственный архив Пермского края (далее – ГАПК). Ф. 1133. Оп. 1. Д. 3874. Л. 33.
8. Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 1562. Оп. 324. Д. 212. Л. 11, 18, 19.
9. ГАОО. Ф. 846. Оп. 3. Д. 26. Л. 3; Объединенный государственный архив Челябинской области (далее – ОГАЧО). Ф. 804. Оп. 3. Д. 39. Л. 11.
10. Вылцан М. А. Указ. соч. С. 17.
11. РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 324. Д. 212. Л. 11–18.
12. Государственный архив Свердловской области (далее – ГАСО). Ф. 1813. Оп. 1. Д. 874. Л. 32.
13. Корнилов Г. Е., Мотревич В. П. Колхозное производство на Урале в период Великой Отечественной войны. Свердловск, 1985; Мотревич В. П. Колхозы в годы Великой Отечественной войны // В. И. Ленин и опыт социалистического строительства на Урале. Свердловск, 1990. С. 91–92; Он же. Валовая продукция сельского хозяйства Урала в годы Великой Отечественной войны. Свердловск, 1991; Он же. Экономическая история России. Екатеринбург, 2004; Он же. Развитие сельского хозяйства на Урале: ретроспективный анализ // Аграрный вестник Урала. 2012. № 1 (93). С. 42–45; Он же. Сельское хозяйство на Урале в годы Великой Отечественной войны // Аграрный вестник Урала. 2012. № 3 (95). С. 33–36; Он же. Обязательные поставки государству как форма изъятия сельскохозяйственной продукции в условиях тоталитарного режима // Аграрный вестник Урала. 2012. № 10 (105). С. 35–38; Он же. Машинно-тракторные станции на Урале в годы Великой Отечественной войны // Аграрный вестник Урала. 2013. № 4 (110). С. 36–43; Толмачева Р. П. Колхозы Урала в первые послевоенные годы (1946–1950). Томск, 1979; Хисамутдинова Р. Р. Сельское хозяйство Урала в годы Великой Отечественной войны. Малоизвестные страницы. Оренбург, 2002; Она же. Аграрная политика Советского государства на Урале после окончания Великой Отечественной войны (июнь 1945 – март 1953 гг.). Оренбург, 2003; и др.
14. Никитев А. Ф. Виробнича інтелігенція українського села: Творення соціальної верстви. Середина 1940-х – середина 1960-х рр. Дніпропетровськ : Вид-во ДНУ, 2004. 208 с.; Он же. Інженерна служба села: стан і проблеми формування кадрового потенціалу у повоєнний період (середина 40-х – перша половина 50-х рр.) // Український селянин. 2002. №5. С. 109–113; Он же. Сільське господарство України в контексті аграрної політики держави (1945–1950) // Проблеми історії України: факти, судження, пошуки. 2002. Вип.6. С. 457–467; Он же. Виробнича інтелігенція українського села: до проблеми формування (середина 1940-х – середина 1960-х рр.) // Проблеми історії України: факти, судження, пошуки. 2006. Вип. 15. С. 403–410; Он же. Сільське господарство України у повоєнні 1940 рр.: аналіз стану виробничої сфери // Питання аграрної історії України та Росії. Матеріали дев'ятих наукових читань, присвячених пам'яті професора Д. П. Пойди. Дніпропетровськ : ПФ Стандарт-Сервіс, 2012. С. 192–200; и др.
15. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 9-е изд. Т. 7. М., 1985. С. 233–237; Вознесенский Н. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М., 1947. С. 37.

16. РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 324. Д. 1869. Л. 48–56; Д. 2269. Л. 79–86; Д. 2291. Л. 65–72; ГАОО. Ф. 846. Оп. 2. Д. 178. Л. 34; Ф. 1003. Оп. 2. Д. 359. Л. 15; Оп. 3. Д. 279. Л. 11; Д. 281. Л. 12; Д. 282. Л. 16; Д. 284. Л. 11; Д. 940. Л. 29; Государственный архив Курганской области (далее – ГАКО). Ф. 1607. Оп. 1. Д. 73. Л. 34; Ф. 1591. Оп. 2. Д. 95. Л. 11; ГАПК. Ф. 493. Оп. 3. Д. 1480. Л. 105, 405; ГАСО. Ф. 1813. Оп. 1. Д. 874. Л. 16; Д. 886. Л. 238; Д. 889. Л. 32, 49, 93; Д. 891. Л. 78; ОГАЧО. Ф. 1379. Оп. 4. Д. 257. Л. 9; Д. 259. Л. 40; Д. 265. Л. 30; Д. 271. Л. 61; Д. 275. Л. 15.
17. Экономическая жизнь СССР: Хроника событий и фактов. Кн. 1. М., 1967. С. 332.
18. РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 324. Д. 1869. Л. 48–56; Д. 2269. Л. 79–86; Д. 2691. Л. 65–72.
19. Венжер В. Г. Указ. соч. С. 60.
20. РГАЭ. Ф. 7486. Оп. 1. Д. 3083. Л. 88; ОГАЧО. Ф. 1379. Оп. 4. Д. 265. Л. 35.
21. Социалистическое сельское хозяйство. 1945. № 10. С. 7.
22. ОГАЧО. Ф. 1379. Оп. 4. Д. 257. Л. 9; Д. 265. Л. 30.
23. Неделимые фонды колхозов. М., 1960. С. 197.
24. РГАЭ. Ф. 7486. Оп. 1. Д. 3083. Л. 88; ОГАЧО. Ф. 804. Оп. 3. Д. 80. Л. 3; Ф. 1379. Оп. 4. Д. 265. Л. 381.
25. В помощь агитатору. 1942. № 13, С. 10; 1943. № 5–6. С. 1; МТС. 1942. № 11. С. 16; № 12. С. 2.
26. Ведомости Верховного Совета СССР. 1942. 28 мая.
27. ГАСО. Ф. 1813. Оп. 1. Д. 874. Л. 30; Д. 898. Л. 3.
28. ГАОО. Ф. 1003. Оп. 2. Д. 359. Л. 9; Ф. 1081. Оп. 3. Д. 284. Л. 3; ГАСО. Ф. 88. Оп. 1. Д. 5286. Л. 194; Ф. 1813. Оп. 1. Д. 891. Л. 15.
29. ГАПК. Ф. 1133. Оп. 1. Д. 1090. Л. 26.
30. Арутюнян Ю. В. Советское крестьянство в годы Великой Отечественной войны. 2-е изд. М., 1970. С. 153; РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 324. Д. 678. Л. 27, 75.
31. Экономическая жизнь СССР. Кн. 1. С. 343.
32. Правда. 1942. 28 янв.
33. ОГАЧО. Ф. 485. Оп. 1. Д. 884. Л. 138.
34. Уральский рабочий. 1943. 20 янв.
35. ОГАЧО. Ф. 1378. Оп. 4. Д. 265. Л. 35.
36. Сборник указов, постановлений и распоряжений, 1941–1945. Челябинск, 1945. С. 35.
37. О проведении весеннего сева 1943 года : сборник основных решений Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б). Свердловск, 1943. С. 29, 66.
38. Архив Министерства сельского хозяйства Челябинской области (далее – АМСХЧО). Оп. 4. Св. 13. Д. 74. Л. 43.
39. КПСС в резолюциях... Т. 7. С. 482–484.
40. Партийное строительство. 1942. № 6. С. 43; Уральский рабочий. 1942. 15 февр.; ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 37. Д. 20. Л. 11.
41. Челябинский рабочий. 1942. 18 июля.
42. Венжер В. Г. Указ. соч. С. 115; ГАКО. Ф. 1591. Оп. 2. Д. 36. Л. 45; ГАОО. Ф. 1081. Оп. 2. Д. 35. Л. 15; Оп. 3. Д. 281. Л. 12; ГАПК. Ф. 493. Оп. 3. Д. 148. Л. 107; ГАСО. Ф. 1813. Оп. 1. Д. 891. Л. 59; ОГАЧО. Ф. 1379. Оп. 4. Д. 265. Л. 30.
43. АМСХЧО. Оп. 4. Св. 17. Д. 74. Л. 43; ОГАЧО. Ф. 274. Оп. 3. Д. 1512. Л. 118.
44. Сборник указов, постановлений и распоряжений. С. 37–39.
45. ОГАЧО. Ф. 274. Оп. 3. Д. 1616. Л. 9–11.
46. ГАКО. Ф. 1607. Оп. 1. Д. 265. Л. 5.

47. РГАЭ. Ф. 7803. Оп. 1. Д. 831. Л. 17–20; Социалистическое сельское хозяйство. 1942. № 4. С. 10.
48. ОГАЧО. Ф. 274. Оп. 3. Д. 1616. Л. 9–11, 334.
49. МТС. 1942. № 6–7. С. 55, 56.
50. ГАСО. Ф. 1824. Оп. 1. Д. 839. Л. 42.
51. ОГАЧО. Ф. 485. Оп. 1. Д. 828. Л. 16.
52. Сборник указов, постановлений и распоряжений. С. 46–48.
53. МТС. 1942. № 2–3. С. 36–39.
54. ГАСО. Ф. 1813. Оп. 1. Д. 898. Л. 75; Ф. 1824. Оп. 1. Д. 338. Л. 5.
55. РГАЭ. Ф. 7486. Оп. 1. Д. 3085. Л. 11; ГАСО. Ф. 1824. Оп. 1. Д. 1018. Л. 1; Ф. 1813. Оп. 1. Д. 898. Л. 75.
56. *Венжер В. Г.* Указ. соч. С. 68; ГАСО. Ф. 241. Оп. 4. Д. 644. Л. 22; Ф. 1824. Оп. 1. Д. 998. Л. 40.
57. МТС. 1943. № 4. С. 18; № 8–9. С. 41; ГАСО. Ф. 88. Оп. 1. Д. 5-112. Л. 330. В Свердловской области скипидар в качестве топлива использовала и Городищенская МТС.
58. История Великой Отечественной войны Советского Союза, 1941–1945. Т. 4. М., 1962. С. 578.
59. КПСС в резолюциях... Т. 7. С. 363, 392–395.
60. *Мотревич В. П.* Сельское хозяйство Урала в показателях статистики (1941–1950). Екатеринбург, 1993. С. 19.
61. История СССР : с древнейших времен до наших дней. Т. 10. М., 1973. С. 610.
62. История советского крестьянства. Т. 3. С. 201.
63. *Виноградов И. И.* Деятельность партии по укреплению союза рабочего класса и колхозного крестьянства в годы Великой Отечественной войны // Идеологическая и организаторская работа КПСС в период строительства социализма и коммунизма. Л., 1976. С. 72.
64. Слово о Мотовилихе. Пермь, 1974. С. 553–554.
65. Социалистическое сельское хозяйство. 1945. № 11–12. С. 23; ГАКО. Ф. 1591. Оп. 2. Д. 32. Л. 16; Д. 36. Л. 33; ГАПК. Ф. 1133. Оп. 1. Д. 303. Л. 16.
66. Социалистическое земледелие. 1942. 20 янв., 15 апр.
67. Уральский рабочий. 1944. 4 янв.
68. ГАПК. Ф. 1133. Оп. 1. Д. 3874. Л. 33.