

Дата публикации: 15 сентября 2022

DOI: 10.52270/26585561_2022_15_17_113

Исторические науки

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК И БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ В КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ В ПОСЛЕВОЕННЫЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ

**Новосельцев Николай Рзавич¹, Батурин Александр Сергеевич², Пфаненштиль
Иван Алексеевич³, Яценко Михаил Петрович⁴**

¹Кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры лингвистики, теории и практики перевода, Сибирский государственный университет науки и технологий им. академика Решетнева, проспект имени газеты Красноярский Рабочий, 31, Красноярск, Россия,
E-mail: snoopy87@mail.ru

²Соискатель кафедры лингвистики, теории и практики перевода, Сибирский государственный университет науки и технологий им. академика Решетнева, проспект имени газеты Красноярский Рабочий, 31, Красноярск, Россия, E-mail: alex-910891@mail.ru

³Доктор философских наук, профессор, профессор кафедры философии, Сибирский федеральный университет, проспект Свободный, 79, Красноярск, Россия

⁴Доктор философских наук, профессор, профессор кафедры философии, Сибирский федеральный университет, проспект Свободный, 79, Красноярск, Россия

Аннотация

В статье рассматривается и анализируется история развития грузовых перевозок и безопасности перевозимых грузов в Кемеровской области в послевоенные десятилетия. Источниковой базой работы являются материалы Государственного архива Кузбасса, материалы периодической печати, статистические сведения. На основе первоисточников в статье изучается система грузоперевозок в период с 1946 по 1966 г. Анализируются такие проблемы как кадровая и отсутствие достаточной материальной базы. В заключении авторы выделяют три этапа развития системы грузоперевозок. Только в 1960-х гг. удалось создать и стабилизировать систему грузовых перевозок.

Ключевые слова: Кемеровская область, грузовые перевозки, автомобиль, автохозяйство, вулканизационные мастерские.

I. ВВЕДЕНИЕ

После окончания Великой Отечественной войны основной целью стало восстановление экономики, хозяйства, производственных мощностей. Эвакуированные предприятия были возвращены на места базирования. Для развития производственной и транспортной инфраструктуры требовалось создание, восстановление логистических цепочек. Большое значение для промышленности имело создание и развитие системы грузовых перевозок.

II. ОБСУЖДЕНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

Сейчас современный город сложно представить без грузового и пассажирского автотранспорта. Так как не каждый человек может себе позволить личный автомобиль, этот вид транспорта не теряет своей актуальности.

Как свидетельствовал Ю.П. Горелов, уже в 1946 г. при облисполкоме было организовано управление автомобильного, водного транспорта и строительства шоссейных дорог. Л.Б. Кокорина отмечает, что в 1940-е гг. уже существовали автомобильные перевозки. К примеру, первый рейсовый автобус был пущен в городе Кемерово в 1951 г. Но организовывались они не специализированными транспортными организациями. В основном это были министерства и ведомства. Что касается электротранспорта, то, например, первый трамвай был пущен ещё до начала Великой Отечественной войны, а именно 1 мая 1940 г. Троллейбус же на 30 лет позже – 25 сентября 1970 г.

В конце 1945 г. постановлением Совнаркома СССР был создан Кемеровский автомобильный трест, обязанностью которого была перевозка грузов и обслуживание населения пассажирскими перевозками. Давалось это не просто. Новые автомобили не поступали. Предполагалось, что подвижной состав и производственную базу новый трест получит за счёт перераспределения действовавших в разных отраслях автомобильных подразделений. Процесс создания растянулся на долгие годы. Ведомства, за счёт которых должен был расти и укрепляться транспорт общего пользования, неохотно расставались со своими машинами, отдавали не самые лучшие. О гаражах и ремонтных мастерских и говорить нечего – их просто не было в то время даже в лучших автохозяйствах. За 10 лет со дня образования трест получил 700 грузовых машин, 135 автобусов и более 150 специальных и легковых машин [Автомобильному транспорту Кузбасса – 60 лет! // Материалы текущего архива ГУ «КузбассПассажирАвтотранс»]. В грузовых перевозках основным конкурентом автомобильного транспорта был железнодорожный. В апреле 1946 г. состоялось собрание автомобилистов города Кемерово, на котором с докладом выступил начальник автоинспекции Ранг. Кроме задачи улучшения и использования автомобилей работниками, ставилась задача внедрения и применения прицепов и контейнеров для перевозки автомобильным транспортом массовых грузов, обеспечения замены автомобильного транспорта железнодорожным. Широкое применение прицепов дало возможность добиться улучшения использования тоннажа машин [Собрание автомобилистов Кемерово // Кузбасс. – 1946. - № 81. – С. 2]. Таким образом, автомобильный транспорт стал самым распространённым грузоперевозчиком на короткие расстояния в Кузбассе из всех видов транспорта. К 1950 г. по объёму перевозок грузов железнодорожный транспорт превосходил автомобильный, который имел 50,9 млн т. перевезённых грузов. Автомобильный же транспорт имел всего лишь 38,6 млн т [Кузбасс. История в цифрах: Статистический сборник. – Кемерово: Кемеровостат, 2008. – С. 228.]. Согласно другому статистическому сборнику, цифра перевезённых грузов автомобильным транспортом составляла 38355 тыс. т [Кемеровская орденоносная. Статистический сборник. – Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1968. – С. 59.]. То есть, на 1950 г., железнодорожный транспорт перевозил в 1,3 раза больше грузов, чем автомобильный, и, соответственно, был более выгоден.

В грузообороте автомобильный транспорт также уступал железнодорожному. Например, на 1950 г. из 267,5 млн т/км только 1,3 млн приходится на долю автомобильного транспорта [Кузбасс. История в цифрах: Статистический сборник. – Кемерово: Кемеровостат, 2008. – С. 228.]. В другом статистическом сборнике приводится цифра в 265,3 млн т/км [Кемеровская орденосная. Статистический сборник. – Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1968. – С. 59.]. То есть, в отличие от числа перевезённых грузов, цифра грузооборота в источниках максимальна близка к единому числу – 266,4 млн т/км. В результате, грузооборот автомобильного транспорта составляет всего лишь 0,5 % от общего грузооборота по всем видам транспорта.

На 1 января 1953 г. по всем автохозяйствам, имеющим грузовые автомобили, было сделано 1175,4 тыс. т/км грузооборота. Всего сумма расходов по грузовым перевозкам составила 1670 тыс. руб. В неё входила: заработная плата шофёрам (основная, дополнительная, а также начисления) 633,2 руб., на топливо (горючее) 264,1 руб., на ремонт автомобиля (без капитального) 360 руб., стоимость капитального ремонта составила 32,5 тыс. рублей, ремонт автопокрышек обошёлся в 14 руб. и амортизация грузовых автомобилей в 218,7 руб. Себестоимость тонно-километра составила 142,1 руб ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 55. Л. 9.].

На 1955 г. в Кемеровской области было перевезено 79048 тыс. т [Кемеровская орденосная. Статистический сборник. – Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1968. – С. 59.]. В другом статистическом сборнике цифра несколько иная – 79 млн т [Кузбасс. История в цифрах: Статистический сборник. – Кемерово: Кемеровостат, 2008. – С. 228.]. Что касается грузооборота, то в обоих сборниках число одно и то же – 489,1 млн т/км [Кемеровская орденосная. Статистический сборник. – Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1968. – С. 59.].

На 1960 г., согласно одному статистическому сборнику, автомобильным транспортом по Кемеровской области было перевезено 182079 тыс. т [Кемеровская орденосная. Статистический сборник. – Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1968. – С. 59.], а согласно другому – 182,1 млн т [Кузбасс. История в цифрах: Статистический сборник. – Кемерово: Кемеровостат, 2008. – С. 228.]. То есть видно, что цифры практически одинаковы. Грузооборот во всех сборниках одинаковый – 1205 млн т/км [Кузбасс. История в цифрах: Статистический сборник. – Кемерово: Кемеровостат, 2008. – С. 228.].

По показателю перевозок грузов на 1965 г. существует несколько цифр, но они близки по значению. В «Кемеровской орденосной» сказано, что было перевезено 257701 тыс. т., в «Кузбасс. История в цифрах» – 257,7 млн т [Кузбасс. История в цифрах: Статистический сборник. – Кемерово: Кемеровостат, 2008. – С. 228], и, наконец, в «Кемеровской области в цифрах» – 258 млн т [Кемеровская область в цифрах. 1965–1975 гг. – Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1977.- С. 64.]. То есть видно, что цифры практически одинаковые. Что касается грузооборота, то в двух сборниках дается число в 1678 млн т [Кемеровская область в цифрах. 1965–1975гг. – Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1977.- С. 64.], а в одном немного другое – 1678,3 млн т [Кемеровская орденосная. Статистический сборник. – Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1968. – С. 59.]. Но видно, что число сильно не изменяется.

Как правило, перевозимые грузы оставались в своем первоначальном виде, а вот со своевременностью доставки возникали проблемы, причиной чему служило большое количество грунтовых дорог или же их полное отсутствие. Кроме того, если перевозка осуществлялась между городами, шоферы нередко могли заблудиться, так как в то время не было навигации, малое количество дорожных знаков на трассе и приходилось ехать только по карте или же по «по памяти». В большинстве случаев груз привозился в специально отведенное место и поэтому взаимодействие с потребителями практически не осуществлялось. Получатель проверял сохранность груза и расписывался в получении.

В обслуживании автомобилей основными средствами были гаражи, бензораздаточные колонки, авторемонтные мастерские и станции обслуживания, вулканизационные мастерские и чуркоразделочные базы.

На 1 января 1947 г. было 67 автохозяйств, которые имели самостоятельные мастерские, а общее количество мастерских составляло 70 единиц. Мастерские при гаражах имело 58 автохозяйств, общее их количество составляло 61 единицу. Станций обслуживания не было и вовсе.

Специально построенные гаражи имели 149 хозяйств, в составе которых находилось 2433 автомобиля, крытые помещения имели 127 хозяйств, в составе которых находилось 1288 автомобилей, стоянки для безгаражного хранения имели 9 хозяйств с количеством в 353 автомобиля. Бензораздаточные колонки имели 12 хозяйств, которые обслуживали 55 автомобилей.

Вулканизационные мастерские имели 12 хозяйств и в них было 664 автомобиля. Количество же самих мастерских составляло 13 единицы. Количество вулканизационных аппаратов составляло 54 единицы.

Чуркоразделочных баз было 4 единицы, в которых было всего 38 газогенераторных автомобилей [ГАК. Ф. Р-304 Оп. 6 Д. 7 Л. 3].

На 1 января 1952 г. статистические данные несколько возросли. Специально построенные гаражи имели уже 407 автохозяйств с количеством в 11707 автомобилей, крытые помещения имели 350 автохозяйств с количеством в 2538 автомобилей. Бензораздаточные колонки имели 74 автохозяйства, которые обслуживали 8661 автомобиль.

Самостоятельные авторемонтные мастерские имели 4 автохозяйства и в них было 722 автомобиля. Мастерские при гаражах имели 111 автохозяйств с численностью в 8628 автомобилей.

Вулканизационные мастерские имели 146 хозяйств и в них состояло 10880 автомобилей. Вулканизационных аппаратов насчитывалось 192 единицы.

Чуркоразделочные базы имело 7 автохозяйств, в которых находилось 170 газогенераторных автомобилей. Количество чуркоразделочных баз составляло 20 единиц [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 47. Л. 36].

На 1 января 1954 г. специально построенные гаражи имело 497 хозяйств, в которых находилось 12735 автомобилей. Крытые помещения имели 348, в которых находилось 2458 автомобилей. Бензораздаточные колонки имели 111 хозяйств, которые обслуживали 11816 автомобилей.

Самостоятельные авторемонтные мастерские имели 8 автохозяйств, численность автомобилей в которых составляло 1403 автомобиля. При гаражах мастерские имели 135 автохозяйств, в которых состояли 11095 автомобилей.

Вулканизационные мастерские имели 165 хозяйств и в них состояло 13083 автомобиля. Количество мастерских насчитывалось 3 единицы. Всего вулканизационных аппаратов составляло число в 221 единицу.

Чуркоразделочные базы имели 10 автохозяйств и общее их количество насчитывалось в 22 единицы. В них находилось всего 171 газогенераторный автомобиль [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 69. Л. 15].

На 1 января 1955 г. специально построенные гаражи имели 580 автохозяйств, в которых находилось 13307 автомобилей. Крытые же помещения имели 435 автохозяйств, в которых находилось 2612 автомобилей. Бензораздаточные колонки имели 119 автохозяйств, которые обслуживали 12000 автомобилей. Самостоятельные авторемонтные мастерские имели 6 автохозяйств, в которых находилось 285 автомобилей. Мастерские же при гаражах имели 135 автохозяйств, в которых находилось 11985 автомобилей.

Вулканизационные мастерские имели 186 хозяйств, в которых находилось 13534 автомобиля. Количество мастерских составляло 40 единиц, а вулканизационных аппаратов насчитывалось 254 единицы [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 108. Л. 8]. На 1 января 1957 г. специально построенные гаражи имели 613 автохозяйств, в которых насчитывалось 16104 автомобиля. Крытые помещения имели 523 автохозяйства, в которых находилось 3577 автомобилей. Бензораздаточные колонки имели 161 автохозяйство, которые обслуживали 15462 автомобиля.

Самостоятельных авторемонтных мастерских имело 9 автохозяйств, в которых находилось 308 автомобилей. Мастерские при гаражах имело 148 автохозяйств, в которых насчитывалось 14735 автомобилей.

Вулканизационные мастерские и аппараты имело 226 автохозяйств, в которых находилось 17277 автомобилей. Количество мастерских насчитывалось 86 единиц, а вулканизационных аппаратов было 339 единиц [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 124. Л. 104].

На 1 января 1959 г. специально построенные гаражи имели 886 автохозяйств, в которых машиномест одновременной вместимости составляло 7115,8 единиц. Крытые же помещения имели 493 автохозяйства, в которых машиномест одновременной вместимости составляло 6379 единиц. Бензораздаточные колонки имело 364 автохозяйства, в которых ёмкость составляла 8704 литров.

Самостоятельные авторемонтные мастерские имело 31 автохозяйства, а при гаражах 192 автохозяйства [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 141. Л. 124.].

На 1 января 1962 г. специально построенные гаражи имело 783 автохозяйства, в которых находилось 26058 автомобилей. Крытые помещения имели 315 автохозяйств, в которых было 2164 автомобиля. Бензораздаточные колонки имели 300 хозяйств, которые обслуживали 23595 автомобилей.

Самостоятельные авторемонтные мастерские имели 16 автохозяйств, в которых находилось 903 автомобиля. При гаражах мастерские имело 191 автохозяйство, в которых находилось 23089 автомобилей [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 178. Л. 136].

На 1 января 1963 г. специально построенные гаражи имело 897 автохозяйств, крытых помещений – 586, открытых стоянок с подогревом – 569, мастерские по ремонту автомобилей и агрегатов – 239 и мастерские по ремонту автошин – 55 [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 179. Л. 175.].

На 1 января 1964 г. специально построенные гаражи имело 505 автохозяйств, крытые помещения – 994, открытые стоянки с подогревом – 272, мастерские по ремонту автомобилей и агрегатов – 230 и мастерские по ремонту автошин – 53 [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 190. Л. 152.].

В условиях восстановления народного хозяйства после Великой Отечественной войны, 1 января 1955 г. открывается первый Кемеровский авторемонтный завод (далее – КАРЗ). Организовывало строительство данного завода Министерство угольной промышленности с разрешения Совета Министров СССР, на основании распоряжения от 1 августа 1950 г. № 12011-Р. Угольной промышленности это было нужно из-за того, что ей в короткие сроки надо было ввести в эксплуатацию необходимое количество шахт и разрезов, а кроме того, на шахтостроителей были возложены дополнительные задания, связанные со строительством жилья, больниц и других объектов социального значения. Вследствие этого появилась необходимость в перевозках грузов, где был необходим автомобильный транспорт. Перевозили: материалы, грунты, породы и т. д. И, соответственно, автомобильный парк требовал капитального ремонта.

Заместитель Министра по угольной промышленности А. Кузьмич приказом от 05.08.1950 г. № 688/а поручил организацию авторемонтного завода Главкузбассшахтострою с вводом в эксплуатацию в октябре 1951 г. Завод строился силами треста «Кемеровошахтострой». Фактически строительство завода было завершено силами Кемеровского ШСУ. С большими недоделками завод принят в эксплуатацию в октябре 1954 г.

Завод располагал главным производственным корпусом, предназначенным для производства капитального ремонта грузовых автомобилей, малярно-регулирующим корпусом, железнодорожным тупиком с прирельсовым складом материалов и запасных частей, котельной, зданием заводоуправления, жильём.

В пуске предприятия участвовали следующие люди: директор С. И. Алексеев, главный инженер М. А. Ангелевич, начальники цехов: А. А. Думский, В. В. Бурмага, В. П. Семилетко.

В январе – марте 1955 г. был создан и укомплектован работниками штат службы управления, технологического, ремонтного и энергетического обеспечения, цехов основного производства: разборочно-сборочного по ремонту автомобилей, мотороремонтного, цеха изготовления и восстановления запасных частей. Основным контингентом были молодые специалисты и демобилизованные воины. Несмотря на недостаток производственного опыта у большинства руководителей и рабочих, отсутствие на момент пуска завода специального оборудования и оснастки, технологической документации, трудностей с теплоснабжением, практическим отсутствием промышленной канализации, дорог и площадок с твёрдым покрытием на территории, расположенной на болотистой местности, молодой коллектив в течении трёх месяцев ввёл в действие все предусмотренные проектом производственные процессы: поточную сборку автомобилей и двигателей ЗИЛ, кузнечное, литейное, термическое, гальваническое, инструментальное производство, металлообработку. Автомобили на ремонт доставляли в основном железнодорожным транспортом, так как многие из них не могли передвигаться «своим ходом». Первая продукция выпущена заводом 5 апреля 1955 г. В 1956 г. завод приступил к ремонту автомобилей МАЗ-205 и ЯАЗ-200, затем КРАЗ-210.

В 1958 г. Кемеровским Совнархозом принято решение о реконструкции завода с целью расширения производства запасных частей. В конце 1950-х гг. в стране и в Кузбассе ускоренными темпами развивается открытая добыча полезных ископаемых, в карьерах появляются первые автомобили-самосвалы большой грузоподъёмности. Наряду с производством по ремонту автомобилей и двигателей ЗИЛ на существующих площадях, не предназначенных по строительным характеристикам для ремонта большегрузных автомобилей, выполнено задание Правительства по капитальному ремонту 34 автомобилей МАЗ-525 для Соколовско-Сарбайтского ГОК.

К 1959 г. завод по заданию Правительства организовал массовое производство запасных частей одиннадцати наименований к автомобилям ЗИЛ с поставкой их в 22 экономических района страны.

В 1960 г. Правительством утверждён измененный вариант проекта реконструкции завода, предусматривающий создание мощностей по капитальному ремонту карьерных автомобилей особо большой грузоподъёмности. В 1961 г. начато строительство первого объекта реконструкции - цеха по ремонту большегрузных автомобилей, а заводом (директор Ангелевич М. А., главный инженер Семилетко В. П., начальник КБ Мульцин П. И.) проектирование и изготовление специального технологического оборудования и оснастки.

В 1965 г. из-за ликвидации Совнархоза завод был включён как вспомогательное предприятие в состав комбината "Кузбасскарьеруголь" [Первый Кемеровский авторемонтный завод [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.karz-1.ru/history> (дата обращения: 13.06.2014 г.).].

Имело место быть и продажа автомобилей в частную собственность. В городе Сталинск был специализированный магазин министерства авто-тракторной промышленности СССР. Для индивидуального пользования продавались следующие легковые автомобили: ГАЗ-М20 «Победа» типа Кабриолет стоимостью 15000 руб., типа Седан – стоимостью 16000 руб., «Москвич» типа Седан – 9000 руб. и типа Кабриолет 8500 руб. [Покупайте машины и автомобили! // Кузбасс. – 1950. – № 116. – С. 4.]. Помощь на дороге в случае поломки или аварии также присутствовала. Грузовые перевозки осуществлялись в первую очередь в угольной промышленности для перевозки угля. Не удивительно, что большинство грузовых автомобилей уходило именно в эту отрасль экономики. Для сохранности груза, сверху кузов накрывали тентом, чтобы уголь не разлетался при езде в виде пыли. Для увеличения грузоподъёмности наращивали борта, которые делались преимущественно из дерева. Вне рабочее время некоторые шофера могли совершать так называемые «левые» рейсы, в народе это называлось «колымом». Естественно, это не приветствовалось, так как в этом случае человек работал только на себя, а не на предприятие, которому принадлежало данное транспортное средство. Имело место кража ресурсов предприятия, в том числе горюче-смазочные материалы. Если человека ловили на данном деле, то в лучшем случае ему грозило увольнение с данного места работы и занесение это в трудовую книжку.

Работа по грузоподъемности была кропотливой – создавались прицепы, использовали тенты.

Актуальным вопросом являлось хищение социалистической собственности. Для решения этого вопроса вышло постановление Совета Министров СССР от 15 апреля 1959 г. N 396 "О мерах борьбы с приписками невыполненных работ на автомобильном транспорте и расхищением автомобильного бензина". Данное постановление вводило порядок оплаты за перевозки грузов автомобильным транспортом по товарно-транспортным документам или по актам замера или взвешивания. При перевозке шофёру давали путевой лист, на котором делались соответствующие пометки. Также в некоторых путевых листах указывались задачи, которые ставились перед шофёром, указывалась организация, адрес, сведения об автомобиле. Если перевозка осуществлялась каких-либо товаров, то давалась товарно-транспортная накладная, где прописывалось кто отправляет груз и кому, сколько километров пути было пройдено и каков вес груза и осуществление погрузочно-разгрузочных работ.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Этапы становления:

I. 1946 – 1955 гг.: шло становление и развитие грузоперевозок, что зависело, преимущественно, от грузовых автомобилей и центральной власти, которая их поставляла.

II этап: 1956 – 1960 гг.: в этот период времени произошел наивысший подъем грузоперевозок, которые увеличились более, чем в 2 раза. Появляются официальные предприятия, которые занимались конкретно грузовыми перевозками.

III этап: 1961 – 1965 гг.: данный период времени стал стабилизирующим, так как не происходило каких-либо изменений в грузообороте, кроме увеличения и смены автомобильного парка.

Авторы заявили об отсутствии потенциальных конфликтов интересов в отношении исследования, авторства и публикации данной статьи.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Автомобильному транспорту Кузбасса – 60 лет. Материалы текущего архива ГУ «КузбассПассажирАвтотранс».

ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6.

Кемеровская область в цифрах. 1965-1975гг. Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1977. 113 с.

Кемеровская орденосная. Статистический сборник. Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1968. – 121 с.

Кузбасс. История в цифрах: Статистический сборник. Кемерово: Кемеровостат, 2008. 119 с.

Первый Кемеровский авторемонтный завод [Электронный ресурс]. URL: <http://www.karz-1.ru/history> (дата обращения: 13.06.2014 г.).

Покупайте машины и автомобили! Кузбасс. 1950. № 116. С. 4.

Собрание автомобилистов Кемерово. Кузбасс. 1946. № 81. С. 2.

HISTORY OF THE DEVELOPMENT OF CARGO TRANSPORTATION AND SAFETY OF CARGO CARRIED IN THE KEMEROV REGION IN THE POST-WAR DECADES

Novoseltsev, Nikolai Rzavich¹, Baturin, Alexander Sergeevich², Pfanenstil, Ivan Alekseevich³, Yatsenko, Mikhail Petrovich⁴

¹Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Linguistics, Theory and Practice of Translation, Siberian State University of Science and Technology academician Reshetnev, 31, Prospect named after the newspaper Krasnoyarsky Rabochiy, Krasnoyarsk, Russia, E-mail: snoopy87@mail.ru

²Applicant of the Department of Linguistics, Theory and Practice of Translation, Siberian State University of Science and Technology named after academician Reshetnev, 31, Prospect named after the newspaper Krasnoyarsky Rabochiy, Krasnoyarsk, Russia, E-mail: alex-910891@mail.ru

³Doctor of Philosophical Sciences, Professor, Professor of the Department of Philosophy, Siberian Federal University, 79, Svobodny Avenue, Krasnoyarsk, Russia

⁴Doctor of Philosophical Sciences, Professor, Professor of the Department of Philosophy, Siberian Federal University, 79, Svobodny Avenue, Krasnoyarsk, Russia

Abstract

The article discusses and analyzes the history of the development of freight traffic and the safety of transported goods in the Kemerovo region in the post-war decades. The source base of the work is the materials of the State Archive of Kuzbass, materials of the periodical press, statistical information. On the basis of primary sources, the article studies the system of cargo transportation in the period from 1946 to 1966. Problems such as personnel and the lack of a sufficient material base are analyzed. In conclusion, the authors identify three stages in the development of the cargo transportation system. Only in the 1960s. succeeded in creating and stabilizing the freight transportation system.

Keywords: Kemerovo region, freight transportation, fleet, vulcanization workshops.

REFERENCE LIST

Avtomobil'nomu transportu Kuzbassa – 60 let. Materialy tekushchego arhiva GU «KuzbassPassazhirAvtotrans».

GAK. F. R-304. Op. 6.

Kemerovskaya oblast' v cifrah. 1965-1975gg. Kemerovo: Kemerovskoe knizhnoe izdatel'stvo, 1977. 113 s.

Kemerovskaya ordenonosnaya. Statisticheskij sbornik. Kemerovo: Kemerovskoe knizhnoe izdatel'stvo, 1968. 121 s.

Kuzbass. Istoriya v cifrah: Statisticheskij sbornik. Kemerovo: Kemerovostat, 2008. 119 s.

Pervyj Kemerovskij avtoremontnyj zavod [Elektronnyj resurs]. URL: <http://www.karz-1.ru/history> (data obrashcheniya: 13.06.2014 g.).

Pokupajte mashiny i avtomobili! Kuzbass. 1950. Vol. 116. S. 4.

Sobranie avtomobilistov Kemerovo. Kuzbass. 1946. Vol. 81. S. 2.