Мишенин С. Е.

ВНЕДРЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ И ПАКЕТНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА КЕМЕРОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В 1970-1980-Х ГГ. (ПО МАТЕРИАЛАМ ГАЗЕТЫ "ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КУЗБАССА")

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2007/2/26.html

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

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2007. № 2 (2). С. 58-60. ISSN 1993-5552.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2007/2/

© Издательство "Грамота"

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

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

Behrens B. Professor Cobban and his critic. - The Historical Journal. 1966. Vol. IX.
Cobban A. A History of Modern France. Vol. 1. London, 1957.
Cobban A. Aspects of the French Revolution. New York, 1968.
Cobban A. How Revolutionary Was the Revolution? – The French Revolution. Conflict or Continuity? Ed. by S. T. Ross. New York, 1971.
Cobban A. The Social Interpretation of the French Revolution. Cambridge, 1964.
Cobban A. The Vocabulary of Social History. - Political Science Quarterly, 1956, vol. lxxi, №1.
Dawson P. Provincial magistrates and Revolutionary politics in France, 1789-1795. Cambridge, 1972.
Doyle W. Origins of the French Revolution. Oxford, 1980.
Doyle W. Was there an Aristocratic Reaction in Pre-Revolutionary France ? - Past and Present, 1972, №57.
Godechot J. An Orthodox Critique of Cobban's Social Interpretation. – The Social Origins of the French Revolution. The Debate on the Role of the Middle Classes. Ed. by R. W. Greenlaw. Lexington (Mass.), 1975.
Hampson N. The Social Interpretation of the French Revolution, by A. Cobban. - Irish Historical Studies. 1964. Vol. 14.№ 54.
Kaplow. J. The Social Interpretation of the French Revolution. By A. Cobban. – The American Historical Review, 1965, vol. LXX, №4.
Reinard M. Sur l'histoire de la Révolution française. – Annales: ESC, 1959, №3.
Shapiro G. The Many Lives of Georges Lefebvre. – The American Historical Review, 1967, vol.72, № 2.
Soboul A. La Révolution Française et la " Féodalité". – A H RF, 1968, №193.

ВНЕДРЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ И ПАКЕТНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА КЕМЕРОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В 1970-1980-Х ГГ. (ПО МАТЕРИАЛАМ ГАЗЕТЫ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КУЗБАССА»)

Мишенин С. Е.
Кемеровский государственный университет

В последние 10 лет вышли ряд интересных обобщающих работ по истории железных дорог в Западной Сибири, в том числе и Кемеровской области [1]. В них читателю предложен хронологический ряд управленческих преобразований, динамика развития железнодорожных магистральных линий, творческих поисков транспортников, производственные биографии первых и некоторых других руководителей. Эти издания хорошо иллюстрированы. Так была создана хорошая основа для выхода на научное осмысление более глубоких уровней исторического развития. Одним из них является изменение способов перевозки мелких грузов.

Одним из путей познания этого процесса является анализ многотиражных газет. Важное преимущество их в том, что они, как имеющие сравнительно узкую читательскую аудиторию, по отдельным сюжетам могут быть откровеннее, чем более публичные издания. Вот одно из них – газета «Железнодорожник Кузбасса» – орган управления дороги, комитета организации КПСС и профсоюзной организации дороги. Издание такой газета было обычной практикой руководства тех лет. Типичность ситуации, связанной с этим, позволяет типизировать частный процесс. Наблюдение над формами, характером и содержанием публикаций в этой газете позволяют сделать некоторые выводы.

До 1970-х гг. доминировали повагонные отправки [2], при которых грузы подобного рода перевозились в сравнительно мелких упаковках в крытых товарных вагонах. Для их обработки на товарных дворах станций вынуждены были применять большое количество ручного труда, в следствие чего процесс протекал медленно.

Рост объемов перевозок относительно мелких грузов большими партиями, возросший дефицит ручного труда при грузовых операциях стимулировали внедрение такого новшества, как пакетно-контейнерного способа перевозки. Контейнер – это (как указывает словарь С. И. Ожегова) стандартное вместилище обычно древесно-металлической конструкции для транспортировки в нем грузов без упаковки [3], а пакет – поддон для укладывания стопки грузов [3].

Использование контейнеров и пакетов позволяло производить их загрузку на месте производства товара и доставлять товарным поездом (не производя перезагрузку) до грузополучателя (схема «подъездной путь отправителя – подъездной путь получателя»). Эти способы перевозки позволяли быстро и эффективно механизировать грузовые операции, а за счет этого сокращать простои вагонов под погрузкой и соответственно ускорять их оборот [4].

Это давало экономию труда на погрузочно-разгрузочных работах в 5 – 6 раз на обработке контейнеров и в 2 – 3 раза при обработке пакетов, сократило простои подвижного состава, улучшило сохранность перевозимых грузов [5]. Но при этом патетирование грузов допускало многоярусные погрузки [6].

Для освоения нового способа перевозки грузов в Министерстве путей сообщения СССР было создано Главное управление контейнерных и пакетных перевозок и механизации погрузочно-разгрузочных работ, в управлениях дорог – созданы соответствующие службы, а в отделениях дорог – отделы контейнерных перевозок [6].

Внедрение контейнерных перевозок заставило провести реконструкцию грузовых дворов станций. Так, на Кемеровской дороге для осуществления контейнерных и пакетных перевозок использовались 17 грузовых дворов и вновь организованных 8 отдельных контейнерных пунктов с соответствующим обустройством. Структурно работу в отделениях возглавляли Тайгинская и Беловская механизированные дистанции погрузочно-разгрузочных работ, Новокузнецкая и Кемеровская городские товарные станции и соответствующие подразделения грузовых цехов железнодорожных станций.

За 1979 – 1987 гг. для технического перевооружения под контейнерные перевозки было сложено боле 6 млн. рублей (в ценах того времени). За 1982 – 1987 гг. на грузовых дворах и контейнерных площадках увеличилось электрокозловых кранов с 43 до 52, автомобильных кранов - с 13 до 14, 20 ковшовых погрузчиков, число электропогрузчиков сократилось с 40 до 21, 9 дизельных погрузчиков подъемных механизмов [7], произведена замена 70% устаревших электрокозловых кранов на более производительных, реконструировано 5 механических мастерских [8].

Для переработки среднетоннажных контейнеров 3 - 5 т сформировалось 15 станциях [9]. Среди них были Новокузнецк-Восточный, Междуреченск, Кемерово-Сортировочное, Топки, Тайга, Ленинск-Кузнецкий-1, Анжерская, Черкасов Камень. Реконструкция большинства из пунктов проводилась силами самих подразделений [10]. За счет реконструкции мощности контейнерных площадок были увеличены более чем на 10 тыс. кв. м или на 1750 учетных контейнеров [10].

Помимо реконструкции площадок для среднетоннажных контейнеров на Кемеровской дороге были построены площадки по переработке крупнотоннажных контейнеров грузоподъемностью 10 – 20 т на станция Кемерово-Сортировочное, Новокузнецк-Восточный, Томск-Грузовой, построено и реконструировано 6 механических мастерских и гаражей, повышены пути для выгрузки угля на станции Промышленная и топки, служебно-бытовые корпуса на станциях Белово, Тайга, Топки. Завершилось строительство гаража, котельной и служебно-бытового корпуса на Новокузнецкой городской товарной станции. Была произведена реконструкция двух складов, в т. ч. одного склада ангарного типа, на многих грузовых дворах и контейнерных площадках установлено ограждение из железобетонных плит и другие работы, направленные на укрепление хозяйства. Были введены в строй механизированная площадка на станции Черкасов Камень, площадки для переработки 20-тонных контейнеров в Кемерово и Новокузнецке, была разработана комплексная программа дальнейшего развития грузового хозяйства на станции Белый Яр и Приомье [11].

На Новокузнецкой товарной станции в числе первых на сети был внедрен автоматический спрендер для захвата большегрузных контейнеров [12]. В 1987 г. 97% конвейеров перерабатывалось с помощью автоматических стропов [13].

Расчеты показывали, что контейнеризация каждого миллиона тонн грузов высвобождает до 150 тыс. грузчиков, экономики до 3 тыс. т металла и до 200 тыс. куб. м пиломатериалов, расходуемых на тару [14].

Это позволило сократить 85 стропальщиков. Для оптимизации технологического процесса переработки конвейеров, сокращения межоперационных простоев кранов и автомашин на Кемеровской ГТС была внедрена микроЭВМ «Искра-226». На 5-и станциях было внедрено промышленное телевидение. Это позволило увеличить основные фонды дистанции погрузочно-разгрузочных работ в 3,5 раза [15].

Особых успехов в развитии хозяйства добился коллектив Топкинского мастерского участка Кемеровской городской товарной станции. Более 25 лет его возглавлял почетный железнодорожник Петр Миронович Захарченко [16].

За годы существования Кемеровской железной дороги (1979 – 1990 г.) объем контейнерных перевозок возрос на 43%.

Уже к 1983 г. на контейнерных дворах перерабатывалось до 1000 условных контейнеров в сутки [17], а в 1990 г. – 1100 (для сравнения в 1980 г. этот показатель достигал только 770 единиц) [18].

Развитие контейнерных и пакетных перевозок позволило приступить к решению проблемы комплексной механизации погрузочных операций.

Так, Кемеровская железная дорога внесла свой вклад в то, что за годы десятой пятилетки (1976 – 1980 гг.) в СССР была сформирована общетранспортная контейнерная система. Основу ее составили унифицированные контейнеры грузоподъемность 3,5 т [19].

Но контейнеризация и пакетирование перевозок не остались беспроблеммными, они породили новые вопросы для железных дорог, в частности, и всей страны в целом. Если обобщить материалы источников, то все их можно свести к следующим позициям.

Новые формы грузоперевозок потребовали реконструкцию грузовых дворов станций и складских помещений грузополучателей и грузоотправителе. В том числе стали необходимыми территории для поворота тягачей с трейлерами для 20-титонных контейнеров, необходим оказался парк тягачей с прицепами. А на это потребовались новые средства [20].

Снижение требовательности на фоне падения исполнительской дисциплины увеличивали простои контейнеров на станциях, подъездных путях отправителей и получателей. В выходные и праздничные дни контейнеры скапливались на контейнерных пунктах. Так, в 1982 г. в результате невывоза груза с грузового двора станции Кемерово-Сортировочная, здесь скопилось около 3000 груженых контейнеров. В связи с тем случаем МПС СССР было вынуждено дать запрет на отгрузку всех видов грузов в контейнерах и крытых вагонах в адрес Кемерова [21].

Поэтому в 1985 г. из 105 грузовых станций лишь 51 выполнили план погрузки, 48 уменьшили объем работы в 1984 г. по сравнению с 1983 г. Только 30 станций выполнили норму простоя транзитного вагона под одной операцией. Словом более половины станций Кемеровской железной дроги ухудшили показатели. Увеличилось количество нарушений внутридорожного плана формированию возрос простой от прибытия до подачи к фронтам выгрузки. В числе отстающих станций называли станции Топки, Тайга, Черкасов Камень, городски е товарные станции в Кемерове и Новокузнецке, Белово, Ленинск-Кузнецкий и Прокопьевск [22]. Случаи эти были не единичны [23]. Так что это стало устойчивой тенденцией.

С внедрением телевидения резко возросла нагрузка на работника. Теперь, например, оператор вынужден был наблюдать одновременно до 3-х телеэкранов [24].

Эти проблемы не усиливали советскую систему, а вместе со многими другими обстоятельствами ослабляли ее.

Список использованной литературы

1. **Вековой путь на службе Отечеству**. Страницы истории Западно-Сибирской железной дороги / И.А. Агеева, Л.И. Баянова, Г.В. Ваулин и др. Под общ. ред. В.И. Старостенко. – Новосибирск: Сибирская горница, 2001. – 504 с.; Угольная магистраль России. Из истории Кемеровской железной дороги: Массово-политические издание. / сост. Е. Логинова, Г. Шалакин. – Кемерово: Изд. дом «Центр-полиграф», 2004. – 248 с. Вокзалы Западно-Сибирской железной дороги / под общ. ред А. В. Целько. Новосибирск, 2005; Магистраль. 1896 – 2006. Начальники железных дорог Западной Сибири: Исторические очерки / пред. орг. к-та А. В. Целько. – Новосибирск: Издательский Дом «Историческое наследие Сибири», 2006. – 640 с. и др.
2. **Железнодорожник Кузбасса**. – 1990. – 8 янв. – С. 3.
3. **Ожегов, С. И.** Словарь русского языка: 70 000 слов / под ред. Н. Ю. Шведовой. – 23-е изд., испр. / С. И. Ожегов. – М.: Рус. яз., 1991. – С. 292., 487.
4. **Железнодорожник Кузбасса**. – 1986. – 12 июня. – С. 1; 23 авг. – С. 2; Железнодорожник Кузбасса. – 1990. – 8 янв. – С. 3.
5. **Железнодорожник Кузбасса**. – 1986. – 23 авг. – С. 2; 1986. – 11 сент. – С. 1; 1990. – 8 янв. – С. 3; 1990. – 29 нояб. – С. 2.
6. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1990. – 8 янв. – С. 3.
7. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1987. – 24 сент. – С. 1; 1990. – 29 нояб. – С. 2; 1990. – 8 янв. – С. 3.
8. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1987. – 24 сент. – С. 1; 1990. – 29 нояб. – С. 2.
9. **Железнодорожник Кузбасса**. – 1986. – 23 авг. – С. 2; 1990. – 8 янв. – С. 3.
10. **Железнодорожник Кузбасса**. – 1990. – 29 нояб. – С. 2.
11. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1986. – 23 авг. – С. 2; 1987. – 24 сент. – С. 1; 1990. – 29 нояб. – С. 2.
12. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1987. – 24 сент. – С. 1; Железнодорожник Кузбасса. – 1990. – 29 нояб. – С. 2.
13. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1987. – 24 сент. – С. 1; 1990. – 29 нояб. – С. 2.
14. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1986. – 11 сент. – С. 1.
15. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1987. – 24 сент. – С. 1; 1990. – 29 нояб. – С. 2.
16. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1990. – 29 нояб. – С. 2.
17. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1986. – 23 авг. – С. 2; 1990. – 8 янв. – С. 3.
18. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1990. – 29 нояб. – С. 2.
19. **Железнодорожник Кузбасса**. – 1990. – 8 янв. – С. 3.
20. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1990. – 8 янв. – С. 3.
21. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1990. – 8 янв. – С. 3.
22. **Железнодорожник Кузбасса.** – 1985. – 31янв. – С. 1.
23. **Железнодорожник Кузбасса**. – 1986. – 23 авг. – С. 2.
24. **Железнодорожник Кузбасса**. – 1986. – 11 сент. – С. 1.

КРАТКИЙ ИСТОРИОГРАФИЧЕСКИЙ ОБЗОР МАТЕРИАЛОВ И ДОКУМЕНТОВ ИСТОРИИ СОВЕТСКОЙ ВОЕННОЙ АДМИНИСТРАЦИИ ГЕРМАНИИ

Мудров С. Н.

Ярославский государственный университет им. П. Г. Демидова

Давно уже нет на карте Германской Демократической республики, но проблемы, родившиеся вместе с ней, живы до сих пор и занимают умы ученых. Многое изменилось с 1991 года. ООН продвинулась далеко на восток и в декабре 2006 закрепила свой успех, созвав саммит в бывшей советской республике.

Основы политической системы, заложенные в середине прошлого века, продолжают действовать и сейчас. Где-то они проявляются, как реакция на прежние режимы и действия правительств, где-то сохраняют свою традицию, пусть даже измененную. Так или иначе, но в 1945 году история Европы вошла в свой новый виток, не имеющий аналогов в прошлом, и продолжает двигаться в этом направлении.

Создание ГДР, повлекло за собой множество различных последствий. Начиная от кризисов (как внутренних, так и внешних) и опасности начала третьей мировой войны, до болезненного, хотя и, относительно бескровного воссоединения страны в 90-е.

События и процессы, проходившие в новой стране, стали интересовать историков и социологов всего мира, уже тогда. Начиная с 1945 года, в западной части Германии стали издаваться статьи и публикации, которые тогда еще не имели какой-то одной концептуальной идеи и не были направлены на прошлое страны, но которые смотрели в ее будущее, стремясь рассмотреть перспективы Германии, а точнее ее восточной части.

С тех пор выпущено в свет множество монографий, статей, сборников документов всевозможных авторов и даже целых коллективов. Среди них журналисты, историки, люди, непосредственно жившие в ГДР и ФРГ, работавшие в различных структурах, социологи, психологи из разных стран и разных возрастов. Иначе и быть не могло. Разделение страны и приход в самое сердце Европы коммунизма, не могло не волновать умы всего мира, особенно в условиях «холодной войны».