

Оригинальная статья / Original article

УДК 94(47)

<https://doi.org/10.21869/2223-1501-2024-14-3-233-244>

«Расширить ассортимент, повысить качество обслуживания...»: об организации торговли и общественного питания на Московско-Курско-Донбасской железной дороге в конце 1950-х годов

Е. А. Головин¹✉

¹ Юго-Западный государственный университет
ул. 50 лет Октября, д. 94, г. Курск 305040, Российская Федерация

✉ e-mail: golovin007@mail.ru

Резюме

Актуальность заявленной темы определяется особой социальной значимостью торговли и общественного питания в повседневной жизни населения. Причем в современных условиях их роль не снижается, а только возрастает. Совершенствование механизмов функционирования сферы обслуживания может иметь успех не только при активном использовании достижений цифровой цивилизации, но и при рациональном использовании опыта предшествующих поколений. В научно-историческом плане тема организованного удовлетворения потребительского спроса на продукты питания и товары первой необходимости является мало исследованной, особенно в отношении недавнего советского прошлого. Вопросы истории ведомственной торговли и общепита также не получили должного освещения в научной литературе, что мотивирует на их разработку с позиций имеющегося сегодня в распоряжении ученых методологического аппарата.

Цель исследования – на основе архивных документов и опубликованных материалов обобщить опыт организации торговли и общественного питания на железнодорожном транспорте в конце 1950-х годов.

Задачи: раскрыть специфику транспортной торговли в рассматриваемый период; охарактеризовать проблемы организации питания железнодорожников.

Методология. В основу исследования были положены принципы объективности и историзма. Для решения поставленных задач автором использовались методы: историко-генетический, историко-системный, историко-сравнительный, типологический, ретроспективный.

Результаты. Исследование опыта деятельности предприятий торговли и общественного питания железнодорожного транспорта позволило объективно оценить роль ведомственной социальной политики в создании благоприятных условий для выполнения профессиональных обязанностей работниками с особым режимом труда.

Выводы. Основной проблемой в организации транспортной торговли и питания на протяжении исследуемого периода следует признать неспособность организовать бесперебойное снабжение продуктами питания работников, трудившихся на отдаленных разъездах и линейных участках. Остальные традиционные изъяны советской торговли и общепита были также характерны железнодорожной сфере рабочего снабжения.

Ключевые слова: транспортная торговля; отдел рабочего снабжения; вагон-лавка; общественное питание; профсоюз железнодорожников.

Конфликт интересов: Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Для цитирования: Головин Е. А. «Расширить ассортимент, повысить качество обслуживания...»: об организации торговли и общественного питания на Московско-Курско-Донбасской железной дороге в конце 1950-х годов // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2024. Т. 14, № 3. С. 233–244. <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2024-14-3-233-244>

Поступила в редакцию 02.05.2024

Принята к публикации 24.05.2024

Опубликована 28.06.2024

"Expand the range, improve the quality of service...": about the organization of trade and public catering on the Moscow-Kursk-Donbass railway in the late 1950s

Evgeny A. Golovin¹✉

¹Southwest State University
50 Let Oktyabrya Str. 94, Kursk 305040, Russian Federation

✉ e-mail: golovin007@mail.ru

Abstract

The relevance of the stated topic is determined by the special social significance of trade and public catering in the daily life of the population. Moreover, in modern conditions, their role is not decreasing, but only increasing. Improving the mechanisms of functioning of the service sector can be successful not only with the active use of the achievements of digital civilization, but also with the rational use of the experience of previous generations. In scientific and historical terms, the topic of organized satisfaction of consumer demand for food and basic necessities is little studied, especially in relation to the recent Soviet past. The issues of the history of departmental trade and catering have also not received adequate coverage in the scientific literature, which motivates their development from the standpoint of the methodological apparatus available to scientists today.

The purpose of the study is to summarize the experience of organizing trade and catering in railway transport in the late 1950s on the basis of archival documents and published materials.

The objectives: to reveal the specifics of transport trade in the period under review; characterize the problems of organizing catering for railway workers.

Methodology. The research was based on the principles of objectivity and historicism. To solve the problems, the author used historical-genetic, historical-systemic, historical-comparative, typological, and retrospective methods.

Results. The study of the experience of trade and catering enterprises of railway transport made it possible to objectively assess the role of departmental social policy in creating favorable conditions for the performance of professional duties by employees with a special working regime.

Conclusions. The main problem in the organization of transport trade and nutrition during the study period should be recognized as the inability to organize an uninterrupted supply of food to workers who worked on remote crossings and linear sections. The other traditional flaws of Soviet trade and catering were also characteristic of the railway sphere of labor supply.

Keywords: transport trade; department of labor supply; wagon shop; public catering; railway workers' union.

Conflict of interest: The Author declare the absence of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

For citation: Golovin E.A. "Expand the range, improve the quality of service...": about the organization of trade and public catering on the Moscow-Kursk-Donbass railway in the late 1950s. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo* = *Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*. 2024;14(3):233–244. (In Russ.) <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2024-14-3-233-244>

Received 02.05.2024

Accepted 24.05.2024

Published 28.06.2024

Введение

Феномен советской торговли остается недостаточно полно исследованным явлением в отечественной исторической науке. Даже в современной историографии труды по указанной теме охватывают лишь отдельные ее аспекты. Так, профессор Е. Д. Твердюкова обратила внимание на такие специфические черты послевоенной торговли, как карточное снабжение населения [1] и распределение

товаров широкого потребления среди региональной партийно-хозяйственной номенклатуры [2], а также исследовала проблему изучения покупательского спроса в СССР [3]. В публикациях кандидата исторических наук И. А. Мороз дается современная оценка эффективности управления сферой общественного питания [4], основных тенденций удовлетворения запросов советской торговли в товарах сельскохозяйственного производства [5],

фактической результативности капиталовложений в торговлю [6]. Значительная часть тематических исследований отражает региональные особенности торговых отношений. Например, алтайские историки профессор Е. В. Демчик и Г. А. Гряникова раскрыли тенденции развития краевой торговли под влиянием экономической реформы середины 1960-х гг. [7], отметили местную специфику товарного «дефицита» в условиях плановой экономики [8]. С. К. Шемырева [9] раскрыла систему продовольственного обеспечения населения послевоенного Куйбышева. Н. В. Пашина и В. И. Федорченко [10] оценили трудности перехода к свободной торговле в Красноярском крае вследствие реформы 1947 г.

Гораздо в меньшей степени в поле зрения исследователей попадают проблемы организации торгово-бытового обслуживания работников по территориально-производственному принципу. Вопросы рабочего снабжения и быта железнодорожников на различных этапах восстановления и модернизации транспорта поднимались в публикациях А. С. Конова [11], И. А. Шепелева [12], С. Е. Мишенина [13], В. В. Коровина [14] с соавторами [15]. Роль Главного управления рабочего снабжения (Главурс) и Дорурс Юго-Восточной железной дороги в организации ведомственной торговли отражена в наших предыдущих статьях, опубликованных в журналах «Исторический архив» [16] и «Известия Воронежского государственного педагогического университета» [17]. Вместе с тем для полноты представления о проблеме товарно-бытового обслуживания работников транспорта представляют особый интерес впервые вводимые в научный оборот документальные материалы о рабочем снабжении на Московско-Курско-Донбасской железной дороге, являвшейся основным направлением перемещения грузов из юго-западных сырьевых в центральные районы страны. Выбор хронологических рамок обусловлен проведени-

ем летом 1959 г. реорганизации железнодорожной сети страны. Постановлением Совета Министров СССР № 748 от 13 июля 1959 г. и приказом министра путей сообщения СССР № 42/ц от 14 июля 1959 г. Московско-Курско-Донбасская, Московско-Рязанская, Московско-Окружная дороги и частично Северная были объединены в Московско-Курско-Донбасскую дорогу с общей эксплуатационной длиной 9281 километр [18, с. 238]. Ее участки пролегали по территории 12 областей РСФСР и УССР. 704 километра Московской дороги тогда относились к компетенции Курского отделения дороги. Приказом первого заместителя министра путей сообщения СССР Н. А. Гундобина № 161/ЦЗ от 21 августа 1959 г. объединенная Московско-Курско-Донбасская магистраль была переименована в Московскую железную дорогу [19, л. 111–112, 358].

Методология

В основу исследования были положены принципы объективности и историзма, предполагающие беспристрастный анализ разностороннего комплекса источников, выявление как позитивных, так и негативных аспектов рассматриваемого в развитии явления. Для решения поставленных задач авторами использовались методы: историко-генетический, который позволил последовательно выявить изменения в организации торгового и бытового обслуживания населения; историко-системный, представляющий исследуемую проблему рабочего снабжения на транспорте в послевоенный период как составную часть социальной политики отрасли, взаимосвязанную с другими отраслевыми явлениями и тенденциями; историко-сравнительный, способствующий сопоставлению различных аспектов производственно-бытовых отношений во времени и в пространстве; типологический, позволяющий классифицировать характерные черты системы ведомственного снабжения; ретроспективный, пред-

полагающий восстановление хода событий прошлого.

Результаты и их обсуждение

Особый характер труда железнодорожников, связанный с обеспечением движения поездов, предоставлял им возможность пользоваться услугами ведомственных торговых точек и пунктов приема пищи, режим работы и порядок снабжения которых отличался от традиционных предприятий торгового обслуживания и общественного питания. На каждой железной дороге системы МПС СССР действовало Управление рабочего снабжения (Дорурс). В 1958 г. торговая сеть Дорурс Московско-Курско-Донбасской железной дороги составляла 283 магазина, а также 166 ларьков и палаток. В течение календарного года за счет нового строительства, оборудования в первых этажах жилых домов и использования приспособленных помещений она пополнилась на 14 единиц (включая два магазина на ст. Черемисиново, по одному магазину на станциях Елец, Старый Оскол и Волоконовка) [20, л. 5]. Только в структуре ОРС-НОД-4 (Курское отделение дороги) трудилось 683 человека [21, л. 63].

План розничного товарооборота общепита за 1958 г. Дорурсом Московско-Курско-Донбасской ж.д. был выполнен на 101,6%, или перевыполнен в абсолютных показателях на 15 млн 57 тыс. рублей (относительно 1957 г. рост составил 69 млн 44 тыс. рублей, или 7,8%). Но не все отделы рабочего снабжения (ОРС) смогли успешно справиться с плановыми заданиями. Если ОРС Елецкого отделения выполнил план на 100%, ОРС Курского отделения – на 101,7%, то ОРС Сталиногорского отделения выполнил плановые показатели лишь на 94,4%, а ОРС Каширского отделения – на 99,5% [20, л. 6]. Одной из причин невыполнения планов стало отсутствие должного контроля со стороны ответственных работников ОРСов за работой подчиненной торговой сети.

В общем годовом товарообороте удельный вес продовольственных товаров составил 67,2%, а промышленных – 32,8% [20, л. 6]. В 1958 г. ОРСами Московско-Курско-Донбасской ж.д. выделенные им фонды продовольственных и промышленных товаров в основном выбирались полностью, за исключением рыбы, маргарина, кондитерских изделий и шелковых тканей. Недобор именно этих видов продовольственных товаров объяснялся отсутствием их в наличии у поставщиков в необходимом железнодорожникам ассортименте. Шелковые ткани, например, не были выбраны из-за отсутствия спроса у покупателей. В свою очередь, фонды по основным продовольственным и промышленным товарам (сахар, колбасные изделия, мясо, мясные консервы, растительное масло, шерстяные ткани, швейные и трикотажные изделия) в течение всего года выбирались с перевыполнением [20, л. 7].

Большую помощь в удовлетворении спроса железнодорожников отделам рабочего снабжения Московско-Курско-Донбасской ж.д. оказала торгово-закупочная база Дорурса. В 1958 г. она закупила и продала только ОРСам своей дороги товарной продукции на 87 млн 905 тыс. рублей. Из этой суммы доля продовольственных товаров составила 32 млн рублей, а непродовольственных товаров было закуплено более чем на 55 млн рублей (мебель, посуда, стройматериалы, радиотовары, трикотажные и швейные изделия, обувь). Помимо этого торгово-закупочная база оказывала помощь ОРСам своей железной дороги в реализации излишков товарной продукции [20, л. 8].

Принятые меры, обеспечившие выборку выделенных фондов, и произведенные торгово-закупочной базой закупки дали возможность в 1958 г. продать железнодорожникам товаров больше, чем годом ранее. Так, рост продаж молока и молочных продуктов составил 41,8%, сахара было продано больше на 16,4%,

фруктов и бахчевых – на 13,2%, стройматериалов – на 33,7%, обуви – на 4,4% [20, л. 9–10].

В 1958 г. торговое обслуживание железнодорожников Московско-Курско-Донбасской дороги, проживавших на линейных станциях, разъездах, казармах и будках, производилось через имевшуюся на линии стационарную торговую сеть, а также через вагоны-лавки, дрезины дистанций пути (ПЧ) и торговые поезда. Отчетные данные свидетельствуют, что торговое обслуживание линейных железнодорожников значительно улучшилось по сравнению с предыдущим 1957 г. Линейным железнодорожникам в течение отчетного 1958 г. было продано товаров на сумму 842 433 тыс. рублей, что на 65 778 тыс. рублей больше, чем годом ранее [20, л. 10–11].

В то же время, несмотря на неоднократные телеграфные распоряжения начальника дороги Н. И. Гнапа всем начальникам отделений упорядочить работу вагонов-лавок, были нередки случаи, когда железнодорожники на ряде линейных станций (по вине, главным образом, диспетчеров отделений) своевременно не получали необходимые продукты, что вызывало недовольство. Зачастую диспетчеры отделений нарушали утвержденные графики движения вагонов-лавок и вагонов-развозок, задерживая их продвижение от 3 до 6 дней. Фиксировались факты того, что вагоны-лавки и вагоны-развозки медленно продвигались на линии и простаивали на промежуточных станциях. Объяснялось это отсутствием контроля за соблюдением графиков их движения, а виновные в нарушении графика диспетчеры за все случаи задержки остались безнаказанными. К примеру, по вине диспетчеров Курского отделения вагоны-лавки и вагоны-развозки систематически простаивали по 3–4 суток на вспомогательных путях ст. Курск и других, а заявки ОРСа на их подачу не выполнялись [20, л. 11–12].

Для улучшения торгового обслуживания линейных железнодорожников в 1958 г. было организовано 22 торговых поезда, которые курсировали на всех отделениях Московско-Курско-Донбасской дороги, кроме Московского и Узловского [20, л. 13].

Для улучшения быта рабочих путевого хозяйства и их семей 14 мая 1958 г. по указанию МПС СССР начальник дороги обязал организовать в путевых казармах ларьки (шкафы) для торговли без продавцов. Во исполнение этих указаний в путевых казармах Московско-Курско-Донбасской ж.д. было открыто 19 ларьков (шкафов) без продавцов, из них 5 – на Курском отделении и 2 – на Елецком. Этот вид новой торговли оправдал свое назначение; при снятии остатков недостач не было обнаружено. Путевские рабочие очень хорошо отзывались о работе ларьков (шкафов) без продавцов, поэтому в 1959 г. планировалось дополнительно открыть не менее 8 таких торговых точек (из них 2 – на Елецком отделении). Необходимо отметить, что начальники дистанций пути неохотно шли на открытие таких ларьков (шкафов) и не всегда предоставляли дрезины для завоза в них продуктов, чем тормозили их работу [20, л. 14–15].

В соответствии с решением Коллегии МПС от 3 апреля 1958 г. и приказом начальника Московско-Курско-Донбасской железной дороги от 14 мая 1958 г. № 202/Н была организована продажа товаров по чекам-заказам и по предварительным заказам. В течение года линейным железнодорожникам Московско-Курско-Донбасской дороги по чекам-заказам было продано товаров на 611 тыс. рублей и по предварительным заказам (радиоприемники, швейные машины, велосипеды, мебель, холодильники, строительные материалы и др.) на сумму 5 716 тыс. рублей. В дальнейшем Дорурс эти виды торгового обслуживания линейных железнодорожников планировал расширять для полного удовле-

творения спроса тех работников железных дорог, которые проживали в местах, где отсутствовала стационарная торговая сеть [20, л. 15].

За 1958 г. ОРСы Московско-Курско-Донбасской железной дороги закупили незерновых сельхозпродуктов (молоко и молочные продукты, мясо, яйцо и пр.) на сумму 9725 тыс. рублей. План закупок был перевыполнен на 425 тыс. рублей (или на 4,6%), а относительно 1957 г. превышение плановых показателей составило 2443 тыс. рублей (или 33,5%). Заготовка всех видов продукции была увеличена по отношению к 1957 г., а план закупки мяса перевыполнен почти в полтора раза. Закупочная кампания, проведенная ОРСами Московско-Курско-Донбасской железной дороги, позволила улучшить снабжение железнодорожников [20, л. 16].

В 1958 г. ОРСы Московско-Курско-Донбасской железной дороги производили заготовку и закладку на зимнее хранение картофеля и других овощей (капуста свежая, капуста квашеная, лук репчатый, морковь, свекла, огурцы и помидоры соленные) для продажи железнодорожникам и нужд общественного питания. За сохранностью этой продукции был установлен постоянный контроль, а по мере надобности производилась переборка. Продажа картофеля и овощей была организована в основном на крупных железнодорожных узлах, где имелась приспособленная сеть для торговли ими [20, л. 16–17].

К концу 1958 г. на Московско-Курско-Донбасской железной дороге сеть предприятий общепита состояла из 81 столовой, 107 буфетов и закусочных, 14 палаток и ларьков. За 1958 г. план оборота общественного питания в целом по Дорурсу был выполнен на 101,8% или перевыполнен в абсолютных показателях на 1848 тыс. рублей. Рост относительно 1957 г. составил 3,2% (или 3266 тыс. рублей). ОРС Курского отделения за 1958 г. выполнил план оборота общественного

питания на 96,8%, а ОРС Елецкого отделения – на 99,8% [20, л. 18].

Для улучшения обслуживания железнодорожников в 1958 г. на Московско-Курско-Донбасской железной дороге были оборудованы и сданы в эксплуатацию 4 новых столовых, одна из них появилась на ст. Елец (на 36 посадочных мест). Было организовано горячее питание рабочих ПМС, ПДМС и СМП на трех станциях, в том числе на ст. Охочевка. Произведено переоборудование и расширение столовых на 9 станциях, в том числе на станциях Курск, Каменная Курская, Лев Толстой [20, л. 19].

Столовые Московско-Курско-Донбасской железной дороги были оснащены технологическим и холодильным оборудованием. Только в 1958 г. в них было установлено 7 универсальных приводов, 5 механических мясорубок, 22 картофелечистки, 40 кипятильников, 10 холодильных шкафов, что позволило повысить качество приготовления пищи и обслуживания железнодорожников. Для железнодорожников, связанных с непрерывным движением поездов, действовал 131 пункт доставки горячей пищи, где ежедневно обслуживалось 1535 человек [20, л. 20].

При учебных заведениях Московско-Курско-Донбасской железной дороги работали 57 школьных буфетов, но горячее питание было организовано только в 30. В остальных школах не было возможности организовать горячее питание ввиду отсутствия соответствующих помещений. Горячим питанием в школьных буфетах пользовалось 4760 человек, из них 2150 чел. – по абонементам [20, л. 20].

В системе Дорурса Московско-Курско-Донбасской железной дороги работали 2 хлебозавода, 12 механизированных хлебопекарен и 14 кустарных хлебопекарен. План выпечки хлеба и хлебобулочных изделий за 1958 г. был выполнен на 106,9% с превышением фактической выпечки хлебобулочных изделий на 3160 тонн. Плановые показатели выпол-

нялись всеми ОРСаами дороги, за исключением Тульского отделения [20, л. 21], поэтому хлебной продукцией работники дороги были обеспечены в полной мере.

Обязательства органов управления железнодорожным транспортом по обеспечению работников необходимыми товарами и услугами фиксировались в коллективных договорах, заключаемых с профсоюзами железнодорожников. Так, в соответствии с коллективным договором на 1958 г. Курского отделения Московско-Курской железной дороги, администрация взяла на себя обязательство для лучшего обслуживания железнодорожников, проживающих на линии, организовать регулярную доставку качественного в достаточном количестве и ассортименте хлеба и хлебобулочных изделий, регулярное курсирование вагонов-лавок по графику, согласованному с райпрофсоюзом, а также организовать снабжение работников, проживающих на линии, путем выездов с товарами на автомашинах и автодрезинах.

Отдел рабочего снабжения обязывался развернуть торговлю по предварительным заявкам, особенно для работников, проживающих на промежуточных станциях, разъездах, дистанциях пути, где отсутствует постоянная торговая сеть; расширить ассортимент, улучшить качество приготовляемой пищи и повысить культуру обслуживания потребителей в столовых и буфетах; организовать питание рабочих и служащих всех смен в установленное время обеденных перерывов, круглосуточное обслуживание локомотивных бригад в пунктах оборота. В столовой 5-го паровозного депо и в столовой № 6 Дома отдыха паровозных и кондукторских бригад в общем меню предполагалось иметь диетические блюда для желудочных больных [22, л. 9–10].

Работники Курского ОРС в основном справились с выполнением плана по торговле и хлебопечению, а также другим показателям. Однако в работе общественного питания сохранялись недо-

статки: слабое качество выпускаемой продукции, недостаточный ассортимент первых и вторых блюд; не изжиты случаи растрат и хищений; плохое снабжение продуктами питания линейных работников. Например, на станцию Колпны в течение 10 дней не приходил вагон-лавка. Отдел эксплуатации не обеспечивал выполнения графика движения вагонов-лавок. Вызывала нарекания работа столовых на станциях Касторная Курская и паровозного депо Курск. Нарушался график подвоза хлеба. В течение трех дней хлеб не завозился в отдаленные точки из-за отсутствия исправной автомашины [23, л. 98].

Для обслуживания бытовых нужд железнодорожников в ОРСах Московско-Курско-Донбасской железной дороги в 1958 г. имелось 7 пошивочных мастерских, 4 парикмахерских, 4 сапожных мастерских, 6 цехов по выработке безалкогольных напитков, 4 весоремонтных мастерских, 3 фотосалона. План оказания услуг и выпуска товарной продукции этими организациями был перевыполнен (фактическая выручка составила 5 486 тыс. рублей, вместо запланированных 5 126 тыс. рублей). Было выработано 100 642 декалитров безалкогольных напитков. Кроме того, из сырья заказчиков были пошиты: 2808 пальто, 1919 женских костюмов, 1757 детских платьев, 704 пары брюк, 161 ватная телогрейка. Неудовлетворительно работали сапожные мастерские. При наличии спроса на ремонт резиновой обуви ОРСы не имели микропористой резины, натурального резинового клея и вулканизационных аппаратов, что не позволяло оказать востребованные клиентами услуги [20, л. 22–23]. Бытовые потребности железнодорожников, кроме ведомственных структур, обслуживали 158 предприятий, подчиненных Роспромсовету и местным коммунальным органам, территориально связанным с участковыми линейными станциями [20, л. 23].

Потребности обслуживающих предприятий Московско-Курско-Донбасской железной дороги в сельскохозяйственной продукции обеспечивали совхозы «Вельяминово», имени 8 марта, «Суковкино». В 1958 г. они сдали на рабочее снабжение 6458 ц картофеля, 12564 ц овощей, 1025 ц мяса (в живом весе), 4987 ц молока, 13 тыс. штук яиц, 4 ц меда. Совхозы Дорурса работали вполне рентабельно и дали накоплений в размере 507 тыс. рублей [20, л. 23–24].

С целью расширения подсобного хозяйства и материально-технической базы на ст. Курск в 1958 г. было построено картофелехранилище на 500 т, в процессе строительства находился птичник на 3000 голов в совхозе «Суковкино». Одновременно удалось капитально отремонтировать магазины на станциях Старый Оскол, Кшень, Ефремов, Жданка, а также хлебопекарню на ст. Верховье [20, л. 24].

В соответствии с планом мероприятий по развитию общественного питания на Московско-Курско-Донбасской железной дороге в 1959–1965 гг., утвержденным начальником дороги Н. И. Гнапом, намечалось строительство новых столовых на 50 посадочных мест на станциях Касторная Курская (1960 г.), Старый Оскол (1962 г.), Охочевка (1963 г.), Лев Толстой (100 посадочных мест, 1963 г.). Планировалось оборудование и открытие столовых и буфетов при школах на станциях Старый Оскол (40 посадочных мест) и Щигры (16 посадочных мест) [20, л. 40–41]. В столовой на ст. Курск в 1959 г. предстояло оборудовать водяное отопление, а в столовой № 13 на ст. Старый Оскол намечалось расширение обеденного зала, кухни и подсобных цехов [20, л. 42–43]. Предполагалось также оборудование диетических залов при столовых; к примеру, в 1959 г. – в столовой № 5 на ст. Курск (на 12 посадочных мест) и в столовой № 1 на ст. Елец (на 24 посадочных места) [20, л. 44].

Согласно плану мероприятий по развитию общественного питания на Мос-

ковско-Курско-Донбасской железной дороге за три года намечалось подготовить 60 поваров путем индивидуального обучения (в 1959 г. – 15 чел., в 1960 г. – 20 чел., и в 1961 г. – 25 чел.). Была запланирована подготовка 180 поваров в двухгодичных школах торгово-кулинарного ученичества (в 1959 г. – 60 чел., в 1960 г. – 60 чел., в 1961 г. – 60 чел.). Необходимо отметить, что в 1959–1961 гг. намечалось повышение квалификации с отрывом от производства начальников секторов и инспекторов общепита (10 чел.), заведующих столовыми (50 чел.) и заведующих производствами (50 чел.); а без отрыва от производства – поваров и помощников поваров (400 чел.) [20, л. 48]. Повышение квалификации кадров предприятий общественного питания являлось одним из ключевых условий качественного обслуживания железнодорожников.

Выводы

Представленные материалы свидетельствуют о целенаправленной работе органов рабочего снабжения Московско-Курско-Донбасской железной дороги по удовлетворению повседневных потребностей работников транспорта в продуктах питания, товарах первой необходимости и бытовых услугах. Несмотря на обеспеченность торговой сети дороги товарными фондами, в том числе за счет собственного производства, обеспечить своевременный подвоз продуктов питания к проживающим вне населенных пунктов потребителям в рассматриваемый период не удалось. Парадоксальным в этой ситуации представляется то обстоятельство, что срыв поставок происходил по вине самих транспортников. Забота об организации питания железнодорожников проявлялась в расширении площадей пунктов приема пищи, оснащении столовых современным технологическим оборудованием, подготовке поварских кадров. К сожалению, принимаемые меры не всегда позитивно влияли на качество рациона питания и культуру обслуживания,

что подтверждается многочисленными жалобами железнодорожников на работу предприятий транспортного общепита. Недостаток сырья и материалов оказывал негативное влияние на деятельность ведомственных предприятий сферы быто-

вых услуг. Вместе с тем система рабочего снабжения показала себя эффективным механизмом реализации социальной политики на железнодорожном транспорте в конце 1950-х гг.

Список литературы

1. Твердюкова Е. Д. Борьба со злоупотреблениями в сфере карточного снабжения населения в СССР. 1941–1947 гг. // Вестник СПбГУ. Серия 2. 2010. Вып. 2. С. 32–40.
2. Твердюкова Е. Д. «Немедленно отменить все незаконные формы снабжения»: обеспечение советской региональной номенклатуры товарами широкого потребления (1943–1947 гг.) // Труды исторического факультета Санкт-Петербургского университета. 2015. № 21. С. 254–271.
3. Твердюкова Е. Д. Изучение покупательского спроса в СССР (конец 1960-х гг.) // Социологические исследования. 2019. № 8. С. 124–132.
4. Мороз И. А. Исторические аспекты управления сферой общественного питания в СССР в 50–60-е годы XX века // Мировая и российская наука: области развития и инноваций: сборник научных статей / науч. ред. Л. Г. Гачечиладзе. М.: Перо, 2021. С. 15–21.
5. Мороз И. А. Основные тенденции удовлетворения запросов советской торговли 50–60-х годов XX века в товарах сельскохозяйственного производства // Тенденции развития мировой торговли в XXI веке: материалы IX Международной научно-практической конференции. Пермь: Пермский ин-т (филиал) Российского экономического ун-та им. Г. В. Плеханова, 2021. С. 177–182.
6. Мороз И. А. Решение проблемы эффективности капиталовложений в торговлю в 1950–60-е гг. // Ресурсосбережение. Эффективность. Развитие: материалы VIII Всероссийской научно-практической конференции. Донецк: Донецкий национальный технический ун-т, 2023. С. 201–203.
7. Демчик Е. В., Гряникова Г. А. Торговое обслуживание жителей Алтайского края в контексте экономических преобразований второй половины 1960-х – начала 1990-х гг. // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Гуманитарные науки. 2022. № 1. С. 6–11.
8. Демчик Е. В., Гряникова Г. А. Дефицит в «солнечное десятилетие» Алтайского края: продовольственная торговля в условиях плановой экономики 1960–1970-х гг. // Экономическая история: ежегодник. 2020. Т. 2019. С. 301–314.
9. Шемырева С. К. Система продовольственного обеспечения городского населения в послевоенные годы (на материалах города Куйбышева) // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2009. Т. 11, № 6. С. 171–174.
10. Пашина Н. В., Федорченко В. И. Экономическая реформа 1947 г.: трудности перехода к свободной торговле (на материалах Красноярского края) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. № 6-1 (68). С. 151–154.
11. Конов А. С. Социальная сфера железнодорожного транспорта Урала в 1956–1991 гг.: жилищная проблема // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. 2019. № 3 (31). С. 95–110. <https://doi.org/10.32516/2303-9922.2019.31.8>
12. Шепелев И. А. Обеспечение питанием, жильём и врачебной помощью железнодорожников СССР в условиях коренной модернизации отрасли (1965–1985 гг.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2017. № 3(77), ч. 1. С. 197–201.

13. Мишенин С. Е. Организация питания пассажиров в полосе железных дорог Западной Сибири в 1965–1991 гг. // Вестник Омского университета. Серия: Исторические науки. 2015. № 3 (7). С. 36–40.
14. Коровин В. В., Коровин Р. В. Организация специализированного торгового обслуживания работников железнодорожного транспорта в 1930-е годы (по материалам Курского региона) // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2023. Т. 13, № 1. С. 166–176. <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2023-13-1-166-176>
15. Социально-политические факторы развития отечественного железнодорожного транспорта в 1940–1960-е годы (по материалам Курской области) / В. В. Коровин, Е. А. Масуфранова, А. В. Величко [и др.]. Курск: Юго-Зап. гос. ун-т, 2017. 300 с.
16. Головин Е. А. «Обеспечить бесперебойное снабжение качественными товарами в полном ассортименте...». Документы РГАЭ об организации ведомственной торговли на железнодорожном транспорте. 1950-1951 гг. // Исторический архив. 2024. № 1. С. 42–50.
17. Головин Е. А. О специализированном снабжении работников Юго-Восточной железной дороги в конце 1950-х – начале 1960-х годов // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2024. № 1. С. 159–165. https://doi.org/10.47438/2309-7078_2024_1_159
18. Железнодорожный транспорт: энциклопедия / гл. ред. Н. С. Конорев. М.: Большая Рос. энцикл., 1994. 559 с.
19. ГАКО (Государственный архив Курской области). Ф. Р-377. Оп. 1. Д. 19.
20. ЦГАМ (Центральный государственный архив города Москвы). Ф. Р-2759. Оп. 1. Д. 3220.
21. ГАОПИКО (Государственный архив общественно-политической истории Курской области). Ф. П-5399. Оп. 1. Д. 74.
22. ГАОПИКО. Ф. П-5399. Оп. 1. Д. 71.
23. ГАОПИКО. Ф. П-5399. Оп. 1. Д. 55.

References

1. Tverdyukova E.D. Combating abuses in the field of card supply to the population in the USSR. 1941-1947. *Vestnik SPbGU. Seriya 2 = Bulletin of St. Petersburg State University. Series 2*. 2010;(2):32–40. (In Russ.)
2. Tverdyukova E.D. “Immediately abolish all illegal forms of supply”: providing the Soviet regional nomenclature with consumer goods (1943-1947). *Trudy istoricheskogo fakul'teta Sankt-Peterburgskogo universiteta = Proceedings of the Historical Faculty of St. Petersburg University*. 2015;(21):254–271. (In Russ.)
3. Tverdyukova E.D. The study of consumer demand in the USSR (late 1960s). *Sociologicheskie issledovaniya = Sociological research*. 2019;(8):124–132. (In Russ.)
4. Moroz I.A. Historical aspects of public catering management in the USSR in the 1950s-60s of the twentieth century. *Mirovaya i rossijskaya nauka: oblasti razvitiya i innovacij: sbornik nauchnyh statej = World and Russian science: areas of development and innovation: collection of scientific articles*. Moscow: Pero; 2021. P. 15–21. (In Russ.)
5. Moroz I.A. The main trends in meeting the demands of Soviet trade in the 50s – 60s of the twentieth century in agricultural products. *Tendencii razvitiya mirovoj trgovli v XXI veke: materialy IX Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii = Trends in the development of world trade in the XXI century: materials of the IX International scientific and practical conference*. Perm: Permskij in-t (filial) Rossijskogo ekonomicheskogo un-ta im. G. V. Plekhanova; 2021. P. 177–182. (In Russ.)

6. Moroz I.A. Solving the problem of the efficiency of investments in trade in the 1950s and 60s. *Resursosberezhenie. Effektivnost'. Razvitie: materialy VIII Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii = Resource conservation. Effectiveness. Development: materials of the VIII All-Russian Scientific and Practical Conference*. Donetsk: Doneckij nacional'nyj tekhnicheskij un-t; 2023. P. 201–203. (In Russ.)
7. Demchik E.V., Gryanikova G.A. Trade services for residents of the Altai Territory in the context of economic transformations in the second half of the 1960s - early 1990s. *Sovremennaya nauka: aktual'nye problemy teorii i praktiki. Seriya: Gumanitarnye nauki = Modern science: actual problems of theory and practice. Series: Humanities*. 2022;(1):6–11. (In Russ.)
8. Demchik E.V., Gryanikova G.A. Scarcity in the “sunny Decade” of the Altai Territory: food trade in a planned economy of the 1960s and 1970s. *Ekonomicheskaya istoriya: ezhegodnik = Economic History: Yearbook*. 2020;(2019):301–314. (In Russ.)
9. Shemyreva S.K. The food supply system for the urban population in the post-war years (based on the materials of the city of Kuibyshev). *Izvestiya Samarskogo nauchnogo centra Rossijskoj akademii nauk = Proceedings of the Samara Scientific Center of the Russian Academy of Sciences*. 2009;11(6):171–174. (In Russ.)
10. Pashina N.V., Fedorchenko V.I. Economic reform in 1947: difficulties of transition to free trade (based on the materials of the Krasnoyarsk territory). *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki = Historical, philosophical, political and legal sciences, cultural studies and art criticism. Questions of theory and practice*. 2016;(6-1):151–154. (In Russ.)
11. Konov A.S. Social sphere of railway transport in the Urals in 1956-1991: housing problem. *Vestnik Orenburgskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta = Bulletin of the Orenburg State Pedagogical University*. 2019;(3):95–100. (In Russ.)
12. Shepelev I.A. Provision of food, housing and medical care to railway workers of the USSR in the context of radical modernization of the industry (1965–1985). *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki. = Historical, philosophical, political and legal sciences, cultural studies and art criticism. Questions of theory and practice*. 2017;(3-1):197–201. (In Russ.)
13. Mishenin S.E. Catering for passengers in the Western Siberian railway in 1965-1991. *Vestnik Omskogo universiteta. Seriya: Istoricheskie nauki = Bulletin of Omsk University. Series: Historical Sciences*. 2015;(3):36–40. (In Russ.)
14. Korovin V.V., Korovin R.V. Organization of specialized trade services for railway transport workers in the 1930s (based on materials from the Kursk region). *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo = Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*. 2023;13(1):166–176. (In Russ.)
15. Korovin V.V., Masufranova E.A., Velichko A.V., eds. Socio-political factors of the development of domestic railway transport in the 1940s–1960s (based on the materials of the Kursk region). Kursk: Yugo-Zap. gos. un-t; 2017. 300 p. (In Russ.)
16. Golovin E.A. “To ensure an uninterrupted supply of high-quality goods in a full range ...”. The documents of the RGAE on the organization of departmental trade in railway transport. 1950-1951. *Istoricheskij arhiv = Historical Archive*. 2024;(1):42–50. (In Russ.)
17. Golovin E.A. On the specialized supply of workers of the Southeastern Railway in the late 1950s – early 1960s. *Izvestiya Voronezhskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta = Proceedings of the Voronezh State Pedagogical University*. 2024;(1):159–165. (In Russ.)
18. Konorev N. S. (ed.) Railway transport. Encyclopedia. Moscow: Bol'shaya Rossijskaya encikl; 1994. 559 p. (In Russ.)
19. GAKO (State Archive of the Kursk region). F. R-377. Op. 1. D. 19. (In Russ.)

20. CGAM (The Central State Archive of the city of Moscow). F. R-2759. Op. 1. D. 3220. (In Russ.)
21. GAOPIKO (State Archive of the Socio-Political History of the Kursk region). F. P-5399. Op. 1. D. 74. (In Russ.)
22. GAOPIKO. F. P-5399. Op. 1. D. 71. (In Russ.)
23. GAOPIKO. F. P-5399. Op. 1. D. 55. (In Russ.)

Информация об авторе / Information about the Author

Головин Евгений Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры конституционного права, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация, e-mail: golovin007@mail.ru, ORCID: 0000-0003-0199-7423

Evgeny A. Golovin, Candidate of Sciences (Historical), Associate Professor of the Department of Constitutional Law, Southwest State University, Kursk, Russian Federation, e-mail: golovin007@mail.ru, ORCID: 0000-0003-0199-7423