

О специализированном продовольственном снабжении советских железнодорожников в середине 1950-х гг.

Е. А. Головин

На основе материалов, впервые вводимых в научный оборот, исследован вопрос специализированного обслуживания работников отечественного железнодорожного транспорта в середине XX века. Отмечено, что являясь важной составляющей советской торговли, ведомственные магазины, обслуживавшие железнодорожников, имели общие для отрасли недостатки. Проанализирована ситуация с организацией обеспечением сохранности товарно-материальных ценностей. Обращено внимание на то, что повышение культуры обслуживания покупателей всегда оставалось в центре внимания Главного управления рабочего снабжения МПС СССР. Рассмотрен положительный опыт Вологодского отделения Северной железной дороги, где в 1954 г. был организован торговый поезд для обслуживания железнодорожников, проживавших на линии. Проанализированы имевшиеся в рассматриваемый период недостатки в торговом обслуживании контингентов специальных формирований и транспортных строителей. Архивные документы позволили выявить положительный опыт организации ведомственной торговли и рабочего снабжения сотрудников железных дорог, который, несомненно, может использоваться в настоящее время.

Ключевые слова: специализированное снабжение, железнодорожный транспорт, торговля, товары, продукты питания.

Для цитирования: Головин Е. А. О специализированном продовольственном снабжении советских железнодорожников в середине 1950-х гг. // История повседневности. – 2024. – № 2. – С. 182–199. DOI: 10.35231/25422375_2024_2_182. EDN: TGYDHH

Введение

Дополнительные гарантии удовлетворения повседневных потребностей работников отраслей производства, связанных с обеспечением функционирования важнейших сфер экономики, является характерной чертой социальной политики советского государства. Ярким примером ее реализации стала система специализированного снабжения продуктами питания и товарами первой необходимости, действовавшая на железнодорожном транспорте с 1930-х гг.

Освещение роли железных дорог в социально-экономическом развитии страны нашло достойное отражение в отечественной историографии советского периода. Так, труды И. В. Ковалева [1], Т. С. Хачатурова [2], А. Г. Напорко [3], Б. П. Орлова [4], А. И. Марковой [5], А. Т. Хрущева и И. В. Никольского [6], А. Г. Мушрубца [7] раскрывают основные этапы истории транспорта, отмечая при этом ключевые факторы выполнения производственных заданий работниками отрасли. Подобный подход прослеживается и в изданиях, подготовленных к юбилеям создания Московской, Юго-Восточной, Южной и других железных дорог [8–11]. В целом, анализ советской транспортной историографии позволяет констатировать факт отсутствия специализированных исследований, посвященных реализации социальной политики на предприятиях железнодорожного транспорта.

В постсоветский период историографии сохранилась тенденция подготовки юбилейных иллюстрированных изданий, отражающих, в основном, производственные достижения работников железных дорог [12–14]. Одновременно стали издаваться монографические и фундаментальные обобщающие исследования, основанные на современных методологических подходах при использовании широкой источниковой базы [15–19].

В научных трудах отечественных исследователей Ю. В. Аксютина [20], А. В. Пыжикова [21], А. А. Фокина [22] и зарубежных историков Д. Фильцера [23–24], А. Грациози [25], П. Грегори [26], М. Добсон [27] представлено теоретическое осмысление и дана большей частью критическая характеристика практических шагов по реализации социально-экономической политики советского государства в первые послевоенные десятилетия. Те же проблемы обсуждались на секционных заседаниях ряда

научных конференций, прошедших под общим названием «История сталинизма» [28–29].

Исторический опыт реализации ведомственной социальной политики и специализированного обслуживания железнодорожников современными исследователями рассматривается, прежде всего, на региональном уровне [30–34]. Единственной сферой обеспечения повседневных потребностей работников транспорта, история которой получила достойное освещение на общероссийском уровне, стала железнодорожная медицина [35–36].

Таким образом, транспортная торговля и организация питания железнодорожников до сего времени не становились предметом специального исследования. Вместе с тем, объективная оценка эффективности деятельности указанных элементов сферы ведомственного обслуживания работников транспорта, является актуальной проблемой исследования истории повседневности.

Разъездной характер труда железнодорожников, ненормированный рабочий день, проживание на линейных станциях, полустанках и разъездах вне населенных пунктов, лишало их возможности пользоваться традиционной розничной торговой сетью и полноценно питаться в пути следования, либо на ремонтных работах в пределах определенного перегона. Обеспечить работников транспорта продовольствием и другими товарами были призваны отделы рабочего снабжения (ОРС), действовавшие при отделениях железных дорог.

Основная трудность в исследовании деятельности ОРС по организации торгового обслуживания и общественного питания железнодорожников состоит в ограниченности источниковой базы. Неоднократная реорганизация архивной службы МПС-РЖД привела к тому, что многие документы, не связанные с основной производственной деятельностью или кадровыми вопросами, практически не сохранились.

Выявленные автором статьи циркулярные указания Главного управления рабочего снабжения МПС СССР, позволяют раскрыть отдельные направления работы подведомственных ему органов по удовлетворению повседневных потребностей советских железнодорожников в середине 1950-х гг. Выбранный для оценки качества обслуживания работников транспорта период

характеризуется завершением послевоенного восстановления отрасли и началом ее активной модернизации.

Результаты

Изучение распорядительной документации, исходящей от Главного управления рабочего снабжения (Главурс) МПС СССР подведомственным организациям, указывает на регулярное обращение его руководства к наиболее актуальным проблемам функционирования железнодорожной торговли.

Так, в циркулярном указании, направленном 6 марта 1954 г. Дорожным управлениям рабочего снабжения (Дорурс), был поднят вопрос о рациональном использовании площадей торговых помещений в возводимом ведомственном жилом фонде. Как показала практика жилищного строительства на железнодорожном транспорте, в ряде новостроящихся домов Управлений железных дорог и других организаций МПС первые этажи, предназначенные для торговых помещений, передавались исполкомами местных советов под торговые предприятия организаций других ведомств. В то же время ОРСы железных дорог в этих пунктах не имели помещения для организации торговли. Подобная ситуация складывалась из-за несогласованности с местными властями вопроса об организации ведомственной торговли. Наряду с этим проектные организации и заказчики зачастую при составлении смет на строительство жилых домов не предусматривали затрат на оборудование первых этажей под торговые предприятия, что приводило к сдаче в эксплуатацию жилых домов без обустроенных торговых помещений, при отсутствии у ОРСов средств на их оборудование.

В целях упорядочения использования помещений в новостроящихся жилых домах начальники Дорурсов обязывались через начальника дороги заблаговременно принимать меры к согласованию вопросов о закреплении за ОРСами железнодорожного транспорта помещений первых этажей для торговых предприятий. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 25 февраля 1952 г. № 1054 «Об улучшении торгового обслуживания рабочих и служащих железнодорожного транспорта» от начальников Дорурсов требовалось добиваться включения в сметы строительства жилых домов всех затрат,

связанных с устройством и оборудованием торговых предприятий на первых этажах жилых домов [37, л. 18].

На основании совместного постановления Совета Министров СССР и ЦК КПСС от 12 октября 1953 г. № 2623 «О мерах дальнейшего развития советской торговли», Дорурсам необходимо было добиваться окончания строительных работ на первых этажах не позднее, чем за три месяца до окончания всех строительных и отделочных работ по жилому дому, с таким расчетом, чтобы торговые предприятия открывались одновременно с заселением жилого дома. Представители Дорурсов должны были участвовать в процедуре приема в эксплуатацию жилых помещений, имеющих торговые предприятия [37, л. 18]. Положительное решение обозначенной проблемы могло способствовать значительному увеличению торговых площадей и повышению качества обслуживания железнодорожников.

Важной проблемой в организации ведомственной торговли на транспорте стало обеспечение сохранности товарно-материальных ценностей. Одной из причин их непредвиденных потерь становилось нарушение правил противопожарной безопасности. Только в 1953 г. на предприятиях системы рабочего снабжения произошло 44 пожара, нанеших убыток на сумму более 6 млн р. Особенно неблагоприятно складывалась обстановка на Свердловской, Печорской и Горьковской железных дорогах. В результате беспечности и грубого нарушения правил, пожары продолжались и в 1954 г., особенно в вагонах-лавках. Так, в январе-марте 1954 г. сгорели 3 вагона-лавки в ОРСах Свердловской, Юго-Западной, Южно-Уральской железных дорог, причиненный ущерб составил 262 тыс. р. Для искоренения причин сложившейся ситуации начальники Дорурсов и отделов военизированной охраны железных дорог обязывались произвести проверку состояния противопожарной безопасности на всех предприятиях ОРСов, особенно в вагонах-лавках [37, л. 19].

Являясь неотъемлемой частью советской торговли, магазины системы Главурс МПС имели и другие общие для отрасли недостатки. Наиболее распространенные нарушения правил и должностных инструкций регулярно становились предметом межведомственного обсуждения. Например, в приказе № 748 от 26 июня 1954 г. «О нарушении правил торговли в Мосвоенторге», изданном Министерством торговли СССР, отмечались

систематические нарушения Мосвоенторгом правил торговли и злоупотребления при приеме и продаже товаров. В целях недопущения подобных явлений на предприятиях, складах, базах Дорурсов и ОРСов, Главное управление рабочего снабжения МПС обязало всех руководителей подведомственных учреждений установить строжайший контроль за соблюдением правил внутреннего распорядка. В очередной раз запрещалась незаконная продажа товаров из подсобных помещений магазинов, баз и складов. Ответственным должностным лицам поручалось решительно противодействовать занижению сортности товаров при приеме от поставщиков, а образующиеся излишки от экономии норм естественной убыли при хранении своевременно оформлять в надлежащем порядке и оприходовать. Контрольно-ревизионному аппарату Дорурсов и ОРСов при проведении ревизий поручалось тщательно проверять правильность приема товаров, поступающих на склады и базы, и их оприходования. Лиц, виновных в нарушении установленного порядка торговли, учета и контроля следовало привлекать к установленной законом ответственности [37, л. 70]. К сожалению, опыт функционирования ведомственной торговли показал, что полностью изжить перечисленные нарушения так и не удалось.

Ежегодно перед руководителями Дорурсов и ОРСов ставились задачи «Об обеспечении своевременной подготовки и организованного проведения летнего отдыха детей железнодорожников». Распоряжения по указанному вопросу издавались непосредственно заместителем Министра путей сообщения Н. А. Гундобиным. Соответствующим документом предписывалось создать запас картофеля, овощей, крупы и других продовольственных товаров в необходимом ассортименте на весь период оздоровительной кампании. Кроме продуктов, получаемых по фондам, необходимо было обеспечить отпуск молока, молочных продуктов, ранних овощей, ягод, фруктов за счет подсобных хозяйств Дорурса.

Ответственные лица обязывались обеспечить бесперебойное снабжение продовольственными товарами детских учреждений строго по установленным нормам, не допуская сокращения расходования средств, отпускаемых на детское питание, из-за отсутствия продуктов. Для работы в пионерских лагерях по согласованию с райпрофсоюзами требовалось отобрать и на-

править квалифицированных поваров и других работников общественного питания, а также обеспечить лагеря достаточным количеством кухонной и столовой посуды. Начальники Дорурсов предупреждались о персональной ответственности за должное обеспечение продовольственными товарами и организацию общественного питания детских учреждений, в особенности в период летней оздоровительной кампании [37, л. 25].

Повышение культуры обслуживания покупателей всегда оставалось в центре внимания Главурса. На это нацеливал и приказ Министра торговли СССР от 19 мая 1954 г. № 594 «О развертывании социалистического соревнования торговых работников за повышение культуры торговли». Его содержание предстояло изучить всем начальникам Дорурсов и ОРСов, а в коллективах торговых предприятий предписывалось обсудить обязательства торговых работников Москвы, принятые им в обращении ко всем работникам Советского Союза, опубликованном в газете «Советская торговля» 13 мая 1954 г., и резолюцию Всесоюзного совещания актива работников железнодорожного транспорта. Ознакомление с передовым опытом было призвано мобилизовать работников торговли и общественного питания на досрочное выполнение и перевыполнение государственных планов каждым предприятием; использование прогрессивных методов организации торговли и общественного питания, а также повышение культуры торгового обслуживания железнодорожников и членов их семей, особенно проживающих на линейных станциях и разъездах [37, л. 44].

Ежегодное празднование Всесоюзного дня железнодорожника накладывало определенные обязательства на начальников Дорурсов и ОРСов по подготовке предприятий к праздничной торговле. В каждом ОРСе требовалось предусмотреть порядок обслуживания линейных железнодорожников, а также организацию торговли в местах проведения торжественных собраний и массовых гуляний. Ответственные должностные лица уполномочивались требовать от местных регулирующих органов дополнительного выделения продовольственных и промышленных товаров, отпуска в достаточном количестве фруктовых и минеральных вод, мороженого, пива, ранних овощей и фруктов. Все столовые и буфеты обязывались обеспечить расширенный ассортимент блюд, для чего им выделялось необходимое

количество продуктов за счет фондов, а также предлагалось использовать поступления от совхозов, рыбхозов и принять меры к усилению закупки сельскохозяйственных продуктов. Предприятиям торговли и общественного питания предписывалось привести в надлежащее санитарное состояние и усилить контроль за ним во всех пищевых предприятиях ОРСов. Планировалось и дополнительное обеспечение торговой сети пакетами, бумагой, бумажными салфетками, а обслуживающий персонал спецодеждой. В праздничные дни предъявлялись повышенные требования к работникам ОРСов в отношении культуры торгового обслуживания железнодорожников [37, л. 54]. По инициативе Министерства путей сообщения на территории каждого отделения дороги вводился предпраздничный график курсирования вагонов-лавок с расширенным ассортиментом продовольственных и промышленных товаров [37, л. 71].

Особый режим работы устанавливался для торговых предприятий железнодорожного транспорта и в дни других праздников, имевших общегосударственное значение. Например, в соответствии с приказом Министерства торговли СССР № 1065 от 2 октября 1954 г. разрешалось производить торговлю 4, 5, 6 ноября во всех продовольственных магазинах до 24 часов, а во всех промтоварных магазинах до 22 часов [37; л. 99–100].

Заслуживает внимания инициатива руководства, политотдела и ОРСа Вологодского отделения Северной железной дороги, на котором в апреле 1954 г. был организован торговый поезд для обслуживания линейных железнодорожников. 15 июня 1954 г. в газете «Гудок» № 140 (8737) была опубликована статья «Поезд-универмаг», в которой отмечался положительный опыт работы ОРСа по организации такого поезда. Главурс МПС считал необходимым, чтобы все Дорурсы изучили работу ОРСа Вологодского отделения по организации торговых поездов, как одну из эффективных форм торгового обслуживания железнодорожников, проживающих на линии [37, л. 72].

Все оборудование вагонов торгового поезда было произведено силами и средствами ОРСа за счет издержек по торговле. График движения поезда разрабатывался с учетом обслуживания 13 станций отделения. Штат торгового поезда состоял из 11 человек (начальник поезда, кладовщик-инкассатор, 7 продавцов, рабочий-грузчик, уборщица). Торговый поезд находился

в рейсе 2 недели, за которые удалось продать товаров на сумму 432 тыс. р. Расходы по содержанию поезда составили 13100 р. 23 к. (3,03 % от оборота). В результате наблюдался явный экономический эффект от работы поезда-универмага. Наибольшим спросом пользовались кожаная обувь, кровати, матрацы, стулья, валенки, ведра оцинкованные. На значительную сумму были реализованы трикотажные изделия, керосин, бакалейно-гастрономические товары, рыба и овощи. В дальнейшем ОРСом намечались ежемесячные выезды торгового поезда на линию. Анализируя его работу, следует отметить, что поезд-универмаг имел значительные преимущества перед вагонами-лавками в удовлетворении спроса железнодорожников на продовольственные и промышленные товары, а также в вопросах повышения культуры торгового обслуживания [37; л. 72–73].

Несмотря на наличие положительного опыта в организации обеспечения повседневных потребностей удаленно проживавших железнодорожников, в Главурс МПС поступали многочисленные жалобы о неудовлетворительном торговом обслуживании контингентов спецформирований (мостопоездов, машинно-путевых станций, щебеночных заводов, карьеров), особенно на Юго-Западной, Донецкой, Свердловской, Юго-Восточной, Московско-Киевской, Приволжской железных дорогах.

В циркулярном указании начальника Главного управления рабочего снабжения МПС В. В. Корнилова от 20 июля 1954 г. начальникам Дорурсов и ОРСов приводились конкретные примеры невнимательного отношения к продовольственному обеспечению работников. Так, в магазине при Прохоровском карьере и Щебеночном заводе № 37 (Донецкой железной дороги) продажа хлеба производилась с большими перебоями (так как хлеб доставлялся один раз в три дня), в продаже отсутствовали крупа, сахар, макароны и махорка [37, л. 75]. На Щебеночных заводах № 6 и № 31 (Юго-Западная железная дорога) также систематически срывалось снабжение хлебом, в магазине отсутствовали в продаже промышленные товары. ОРС Златоустовского отделения Южно-Уральской железной дороги, несмотря на ряд указаний, не организовал бесперебойного обеспечения общественным питанием рабочих ПМС-61. На Муратовском карьере (Московско-Киевская железная дорога) ОРСом Калуж-

ского отделения дороги систематически допускались срывы снабжения рабочих хлебом. При проверке состояния снабжения рабочих ПМС-72 (Калининская железная дорога) в продаже отсутствовали товары повседневного спроса [37, л. 75]. Указанные факты свидетельствовали о пренебрежительном отношении ряда руководителей Дорурсов и ОРСов к нуждам рабочих указанных предприятий и организаций железнодорожного транспорта. Неоднократные указания Главурса МПС об улучшении торгового обслуживания рабочих и служащих спецформирований не выполнялись Дорурсами и ОРСами указанных железных дорог.

Главурс МПС предупредил начальников подведомственных учреждений о недопустимости подобного отношения к обслуживанию работников спецформирований и обязал их лично навести в этом деле должный порядок. В июле-августе 1954 г. предполагалось провести сплошную проверку состояния обеспечения продовольственными и промышленными товарами работников мостопоездов, машинно-путевых станций, щебеночных заводов, карьеров, с устранением на месте выявленных недостатков. В торговых отделах каждого Дорурса выделялся сотрудник, на которого возлагался контроль за состоянием торгового обслуживания работников спецформирований [37, л. 76].

Наряду с проблемами в обеспечении работников специальных формирований, серьезные нарекания вызывало торговое обслуживание транспортных строителей. Главное управление рабочего снабжения МПС разъяснило Дорурсам, что обслуживание торговлей и общественным питанием строительных организаций Министерства транспортного строительства, не имеющих своих ОРСов, остается за Отделами рабочего снабжения отделений дороги. Учитывая данные обстоятельства, начальники Дорурсов обязывались обеспечить бесперебойное торговое обслуживание контингентов строительных организаций Министерства транспортного строительства наравне с контингентом дороги. Одновременно необходимо было обеспечить продажу строителям теплой одежды и обуви [37, л. 101].

Сохранение качества реализуемых продуктов являлось важной задачей торгующих организаций. В октябре 1954 г. Главурсом МПС была проведена проверка условий хранения скоропортящихся продуктов и состояния эксплуатации холо-

дильного оборудования в магазинах, столовых и базах ОРСов Московского железнодорожного узла. Проверкой было установлено, что во многих торговых предприятиях не соблюдались санитарные условия содержания торговых и складских помещений и правила хранения скоропортящихся продуктов. Так, в магазинах № 7 и № 9 Люблинского филиала ОРС НОД-1 Московско-Курско-Донбасской железной дороги хранилась испорченная салака, яйца и сливочное масло. В магазине № 1 на ст. Подмосковная ОРС НОД-2 Калининской железной дороги «из-за необеспеченности холодом» была испорчена селедка на сумму 3000 р. На складе ОРС НОД-1 Горьковской железной дороги скоропортящиеся продукты, предназначенные для линейных магазинов, не были обеспечены холодом. Не принимались меры к вводу в эксплуатацию холодильного оборудования в ОРС НОД-1 Московско-Рязанской, ОРС НОД-1 Горьковской, ОРС НОД-2 Калининской железных дорог. Из-за утечки фреона и несвоевременного профилактического ремонта имевшиеся холодильные установки длительное время не работали, вследствие чего нарушался температурный режим хранения скоропортящихся продуктов [37, л. 102].

В целях устранения выявленных недостатков и нормализации условий хранения скоропортящихся товаров, Главное управление рабочего снабжения МПС потребовало от начальников ОРС Московского железнодорожного узла проверить работу холодильных установок, произвести необходимый ремонт компрессоров, камер для хранения продуктов, а также принять меры к окончанию монтажа имевшегося холодильного оборудования. Особое внимание предлагалось обратить на заготовку и закладку льда для предприятий торговли и общественного питания в пределах полной потребности на период весенне-летней торговли следующего года [37, л. 102].

Приведенные в рассмотренных распорядительных актах факты свидетельствуют о противоречивости процесса организации торгового обслуживания железнодорожников в середине 1950-х гг. Наряду с положительным опытом обеспечения повседневных потребностей линейных работников транспорта в продуктах питания и промышленных товарах, сохранялись недостатки, присущие советской торговле в целом, которые не удавалось искоренить десятилетиями.

Обсуждение и выводы

Ведомственная система торгового обслуживания советских железнодорожников сложилась в 1930-е гг. и успешно функционировала до начала коренных преобразований в экономической сфере, вызванных реализацией политики «перестройки». Железнодорожная торговля была представлена продовольственными и промтоварными магазинами, вагонами-лавками и торговыми палатками, обслуживавшими не только работников транспорта, но и жителей населенных пунктов по месту их размещения. Снабжение ведомственных торговых точек продукцией осуществлялось через ведомственные товарные базы и склады за счет выделяемых фондов целевого назначения, а также производства собственных подсобных хозяйств и совхозов. Торговые сети в территориальных рамках отделения дороги управлялись отделами рабочего снабжения, находившимися в подчинении начальника отделения и вышестоящих управлений рабочего снабжения (дороги и МПС).

Исследованная при подготовке данной статьи распорядительная документация Главурс МПС свидетельствует о сложившейся к середине 1950-х гг. устойчивой системе администрирования, эффективность которой оценивается неоднозначно. С одной стороны, издаваемыми Главурс циркулярными указаниями предпринимались попытки изжить негативные явления, связанные с нарушением правил советской торговли, санитарии и гигиены, противопожарной безопасности. Но формальные требования руководства «усилить борьбу», «установить контроль», «повысить ответственность» не обеспечивали укрепления исполнительской дисциплины. Кадровый состав торговых организаций отличался в это время не только низким уровнем профессиональной компетенции, но и отсутствием социально значимых моральных принципов. Экономические трудности, порождавшие товарный голод, только усиливали тягу к злоупотреблениям в сфере распределения материальных благ. В ряде случаев элементарные бескультурье, халатность и недисциплинированность препятствовали повышению качества торгового обслуживания железнодорожников.

Тем не менее, положительные практики в организацию транспортной торговли успешно внедрялись. Они рассматривались как проявление подлинной заботы государства о ра-

ботниках транспорта и, в свою очередь, служили определенным залогом безопасного движения поездов с пассажирами и грузами, что способствовало эффективному решению задач социально-экономического развития страны.

Опыт организации ведомственной торговли и рабочего снабжения в целом, накопленный во второй половине XX века, вполне уместно использовать нынешнему руководству РЖД при разработке стратегического планирования корпоративной социальной политики.

Список литературы

1. Ковалев И. В. Советский железнодорожный транспорт в 1917–1947 гг. М.: Трансжелдориздат, 1947. 112 с.
2. Хачатуров Т. С. Железнодорожный транспорт СССР. М.: Трансжелдориздат, 1952. 264 с.
3. Напорко А. Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М.: Трансжелдориздат, 1954. 287 с.
4. Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР. 1917–1962. Историко-экономический очерк. М.: АН СССР, 1963. 403 с.
5. Маркова А. И. Транспорт СССР и основные этапы его развития. М.: Наука, 1977. 232 с.
6. Хрущев А. Т., Никольский И. В. Развитие и размещение промышленности и транспорта СССР в семилетке. М.: Изд-во ВПШ и АОН, 1960. 152 с.
7. Развитие советского железнодорожного транспорта / под ред. А. Г. Муш-рубца. М.: Транспорт, 1984. 255 с.
8. Молодость столетней магистрали: к 100-летию Юго-Восточной железной дороги / под ред. А. В. Охремчика. Воронеж: Центр.-Чернозем. кн. изд-во, 1966. 285 с.
9. Южной-100 лет: 1869–1969 / В. И. Ангелейко, А. С. Ватуля, С. Я. Диамант и др. Харьков: Прапор, 1969. 180 с.
10. Столичная магистраль Украины: к 100-летию Юго-Западной железной дороги / под ред. П. Ф. Кривоноса. Киев: Политиздат Украины, 1970. 263 с.
11. Все дороги ведут в Москву. О прошлом и настоящем Московской магистрали / под ред. Л. А. Карпова. М.: Московский рабочий, 1971. 328 с.
12. Стальное звено Транссиба: 100 лет Красноярской железной дороге. 1899–1999. Красноярск: Красноярское книжное издательство, 1998. 464 с.
13. Лукьянин В. П. Больше века на службе России: 120 лет Свердловской железной дороге. Екатеринбург: СВ-96, 1998. 349 с.
14. Из века XIX в век XXI. Куйбышевская железная дорога: 125 лет. 1874–1999. Самара: ИВЦ, 1999. 192 с.
15. Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России / под ред. В. В. Фортунатова. М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007. 289 с. EDN: QSQCEX

16. Крейнис З. Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия. М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007. 279 с. EDN: QNXCTV

17. История железнодорожного транспорта СССР. Т. 3: 1945–1991 гг. / под ред. Г. М. Фадеева. М.: МГУПС, 2004. 630 с.

18. История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России / под ред. А. А. Тимошина. М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2009. 465 с. EDN: RYROWF

19. История железнодорожного транспорта России XIX–XXI вв. / под ред. проф. Е. И. Пивовара. М.: Издательский дом Мещерякова, 2012. 736 с. EDN: RENBEL

20. Аксютин Ю. В. Хрущевская «оттепель» и общественные настроения в СССР в 1953–1964 гг. 2-е изд., испр. и доп. М. РОССПЭН, 2010. 622 с. EDN: QPPOAT

21. Пыжиков А. В. Хрущевская «оттепель». М.: ОЛМА-Пресс, 2002. 509 с. EDN: YPGPRR

22. Фокин А. А. «Коммунизм не за горами». Образы будущего у власти и населения СССР на рубеже 1950–1960-х годов. М.: Политическая энциклопедия, 2017. 223 с.

23. Фильцер Д. Советские рабочие и поздний сталинизм. Рабочий класс и восстановление сталинской системы после окончания Второй мировой войны. М.: РОССПЭН, 2011. 359 с.

24. Фильцер Д. Опасности городской жизни в СССР в период позднего сталинизма. Здоровье, гигиена и условия жизни. 1943–1953. М.: Политическая энциклопедия, 2018. 445 с.

25. Грациози А. История СССР. М.: Политическая энциклопедия, 2016. 632 с.

26. Грегори П. Политическая экономия сталинизма. 2-е изд. М.: РОССПЭН, 2008. 400 с.

27. Добсон М. Холодное лето Хрущева. Возвращенцы из ГУЛАГа, преступность и трудная судьба реформ после Сталина. М.: Политическая энциклопедия, 2014. 295 с.

28. Советское государство и общество в период позднего сталинизма. 1945–1953: материалы VII международной научной конференции. Тверь, 4–6 декабря 2014 г. М.: Политическая энциклопедия, Президентский центр Б. Н. Ельцина, 2015. 719 с. EDN: UWEEQN

29. После Сталина. Реформы 1950-х годов в контексте советской и постсоветской истории: материалы VIII международной научной конференции. Екатеринбург, 15–17 октября 2015 г. М.: Политическая энциклопедия, Президентский центр Б. Н. Ельцина, 2016. 663 с. EDN: XWCTCB

30. Этапы большого пути. Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги. Кн. 4. / А. Н. Манжосов [и др.]. Курск: Курскинформпечать, 1997. 240 с.

31. 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. EDN: ZFNXWV

32. Шепелев И. А. Обеспечение питанием, жильем 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. EDN: XXWDDK

33. 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. DOI: 10.32516/2303-9922.2019.31.8. EDN: LUAXMR

34. 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. DOI: 10.21869/2223-1501-2023-13-1-166-176. DOI: 10.21869/2223-1501-2023-13-1-166-176. EDN: VSVVKG

35. Атьков О. Ю., Цфасман А. З. История железнодорожной медицины. М.: Репроцентр, 2004. 416 с. EDN: QLHBTG

36. Вопросы истории железнодорожной медицины / под ред. О. Н. Сорокина [и др.]. М.: РАПС, 2000. 324 с.

37. Российский Государственный архив экономики. Ф. 1884. Оп. 69. Д. 203.

About the Specialized Food Supply of Soviet Railway Workers in the mid-1950s

Evgeny A. Golovin

On the basis of materials introduced into scientific circulation for the first time, the issue of specialized services for employees of domestic railway transport in the middle of the 20th century is investigated. It is noted that being an important component of Soviet trade, departmental stores that served railway workers had disadvantages common to the whole industry. Such an important problem in the organization of departmental trade in transport as ensuring the safety of inventory is analyzed. Attention is drawn to the fact that improving customer service culture has always remained in the focus of attention of the Main Directorate of Labor Supply of the Ministry of Internal Affairs of the USSR. The positive experience of the Vologda branch of the Northern Railway is considered, where in 1954 a trade train was organized to serve railway workers who lived on the line. The shortcomings in the trade service of the contingents of special formations and transport builders during the period under review are analyzed. Archival documents revealed the positive experience of organizing departmental trade and working supplies for railway employees, which, undoubtedly, can be used at the present time.

Key words: specialized supply, railway transport, trade, goods, food.

For citation: Golovin, E. A. (2024) O specializirovannom prodovol'stvennom snabzhenii sovetskikh zheleznodorozhnikov v sereдинe 1950-h godov [About the Specialized Food Supply of Soviet Railway Workers in the mid-1950s]. *Istoriya povsednevnosti* [History of Everyday Life]. No. 2. Pp. 182–199. (In Russ.). DOI: 10.35231/25422375_2024_2_182. EDN: TGYDHH

References

1. Kovalev, I. V. (1947) *Sovetskij zheleznodorozhnyj transport v 1917–1947 gg.* [Soviet railway transport in 1917–1947]. Moscow: Transzheldorizdat. (In Russ.)
2. Hachaturov, T. S. (1952) *Zheleznodorozhnyj transport SSSR* [Railway transport of the USSR]. Moscow: Transzheldorizdat. (In Russ.)
3. Naporko, A. G. (1954) *Ocherki razvitiya zheleznodorozhnogo transporta SSSR* [Essays on the development of railway transport in the USSR]. Moscow: Transzheldorizdat. (In Russ.)
4. Orlov, B. P. (1963) *Razvitie transporta SSSR. 1917–1962. Istoriko-ekonomicheskij ocherk* [The development of transport in the USSR. 1917–1962. Historical and economic essay]. Moscow: AN SSSR. (In Russ.)
5. Markova, A. I. (1977) *Transport SSSR i osnovnye etapy ego razvitiya* [Transport of the USSR and the main stages of its development]. Moscow: Nauka. (In Russ.)
6. Hrushchev, A. T., Nikol'skij, I. V. (1960) *Razvitie i razmeshchenie promyshlennosti i transporta SSSR v semiletke* [Development and placement of industry and transport of the USSR in the seven-year period]. Moscow: Izd-vo VPSH i AON. (In Russ.)
7. Mushrub, A. G. (1984) (ed.) *Razvitie sovetskogo zheleznodorozhnogo transporta* [The development of Soviet railway transport]. Moscow: Transport. (In Russ.)
8. Ohremchik, A. V. (1966) (ed.) *Molodost' stoletnej magistrali: k 100-letiyu YUgo-Vostochnoj zheleznoj dorogi* [The youth of the centennial highway: the 100th anniversary of the Southeastern Railway]. Voronezh: Centr.-Chernozem. kn. izd-vo. (In Russ.)
9. Angelejko, V. I., Vatulya, A. S., Diamant, S. YA. (1969) (eds.) *YUzhnoj-100 let: 1869–1969* [South-100 years: 1869–1969]. Kharkov: Prapor. (In Russ.)
10. Krivonos, P. F. (1970) (ed.) *Stolichnaya magistral' Ukrainy: K 100-letiyu YUgo-Zapadnoj zheleznoj dorogi* [The Capital highway of Ukraine: To the 100th anniversary of the South-Western Railway]. Kiev: Politizdat Ukrainy. (In Russ.)
11. Karpov, L. A. (1971) (ed.) *Vse dorogi vedut v Moskvu. O proshlom i nastoyashchem Moskovskoj magistrali* [All roads lead to Moscow. About the past and present of the Moscow Highway]. Moscow: Moskovskij rabochij. (In Russ.)
12. *Stal'noe zveno Transsiba: 100 let Krasnojarskoj zheleznoj doroge. 1899–1999* (1998) [The steel link of the Transsib: 100 years of the Krasnoyarsk railway. 1899–1999]. Krasnoyarsk: Krasnoyarskoe knizhnoe izdatel'stvo. (In Russ.)
13. Luk'yanin, V. P. (1998) *Bol'she veka na sluzhbe Rossii: 120 let Sverdlovskoj zheleznoj doroge* [For more than a century in the service of Russia: 120 years of the Sverdlovsk Railway]. Ekaterinburg: SV-96. (In Russ.)
14. *Iz veka XIX v vek XXI. Kujbyshevskaya zheleznyaya doroga: 125 let. 1874–1999* (1999) [From the 19th century to the 21st century. Kuibyshev Railway: 125 years. 1874–1999]. Samara: IVC. (In Russ.)
15. Fortunatov, V. V. (2007) (ed.) *Lyudi dela. Vklad zheleznodorozhnikov v social'no-ekonomicheskoe razvitie Rossii* [People of business. Contribution of railway workers to the socio-economic development of Russia]. Moscow: Uchebno-metodicheskij centr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte. (In Russ.). EDN: QSQCEX
16. Krejnis, Z. L. (2007) *Ocherki istorii zheleznyh dorog. Dva stoletiya* [Essays on the history of railways. Two centuries]. Moscow: Uchebno-metodicheskij centr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte. (In Russ.). EDN: QNXCTV
17. Fadeev, G. M. (2004) (ed.) *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta SSSR. T. 3: 1945–1991 gg* [The history of railway transport of the USSR. Vol. 3: 1945–1991]. Moscow: MGUPS. (In Russ.)
18. Timoshin, A. A. (2009) (ed.) *Istoriya organizacii i upravleniya zheleznodorozhnym transportom Rossii. Fakty, sobytiya, lyudi. K 200-letiyu transportnogo vedomstva i obrazovaniya na transporte Rossii* [The history of the organization and management of railway transport in Russia. Facts, events, people. On the 200th anniversary of the Transport Department and education in transport of Russia]. Moscow: Uchebno-metodicheskij centr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte. (In Russ.). EDN: RYROWF
19. Pivovarov, E. I. (2012) (ed.) *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii XIX–XXI vv.* [The history of railway transport in Russia in the 19th – 21st centuries]. Moscow: Izdatel'skij dom Meshcheryakova. (In Russ.). EDN: REHBEL

20. Aksyutin, YU. V. (2010) *Hrushchevskaya «ottepel'» i obshchestvennye nastroyeniya v SSSR v 1953–1964 gg. izd. 2-e. ispr. i dop* [Khrushchev's "thaw" and public sentiment in the USSR in 1953–1964. 2nd ed. corrected and expanded]. Moscow: ROSSPEN (In Russ.). EDN: QPPOAT

21. Pyzhikov, A. V. (2002) *Hrushchevskaya «ottepel'»* [Khrushchev's "thaw"]. Moscow: OLMA-Press. (In Russ.). EDN: YPGPRR

22. Fokin, A. A. (2017) «*Kommunizm ne za gorami*». *Obrazy budushchego u vlasti i naseleniya SSSR na rubezhe 1950–1960-h godov* ["Communism is just around the corner". Images of the future of the government and the population of the USSR at the turn of the 1950s – 1960s]. Moscow: Politicheskaya enciklopediya. (In Russ.)

23. Fil'cer, D. (2011) *Sovetskie rabochie i pozdnij stalinizm. Rabochij klass i vosstanovlenie stalinskoj sistemy posle okonchaniya Vtoroj mirovoj vojny* [Soviet workers and late Stalinism. The working class and the restoration of the Stalinist system after the end of World War II]. Moscow: ROSSPEN. (In Russ.)

24. Fil'cer, D. (2018) *Opasnosti gorodskoj zhizni v SSSR v period pozdnego stalinizma. Zdorov'e, gigena i usloviya zhizni. 1943–1953* [The dangers of urban life in the USSR during the period of late Stalinism. Health, hygiene and living conditions. 1943–1953]. Moscow: Politicheskaya enciklopediya. (In Russ.)

25. Graciozi, A. (2016) *Istoriya SSSR* [The history of the USSR]. Moscow: Politicheskaya enciklopediya. (In Russ.)

26. Gregori, P. (2008) *Politicheskaya ekonomiya stalinizma. 2-e izd* [The political economy of Stalinism. 2nd edition]. Moscow: ROSSPEN. (In Russ.)

27. Dobson, M. (2014) *Holodnoe leto Hrushcheva. Vozvrashchency iz GULAGA, prestupnost' i trudnaya sud'ba reform posle Stalina* [Khrushchev's cold summer. Returnees from the GULAG, crime and the difficult fate of reforms after Stalin]. Moscow: Politicheskaya enciklopediya. (In Russ.)

28. *Sovetskoe gosudarstvo i obshchestvo v period pozdnego stalinizma. 1945–1953* (2015) [The Soviet state and society in the period of late Stalinism. 1945–1953]. Materials of the VII International Scientific Conference. Tver, December 4–6, 2014. Moscow: Politicheskaya enciklopediya, Prezidentskij centr B. N. El'cina. (In Russ.). EDN: UWEEQN

29. *Posle Stalina. Reformy 1950-h godov v kontekste sovetsoj i postsovetsoj istorii* (2016) [After Stalin. The reforms of the 1950s in the context of Soviet and post-Soviet history]. Materials of the VIII International Scientific Conference. Yekaterinburg, October 15–17, 2015. Moscow: Politicheskaya enciklopediya, Prezidentskij centr B. N. El'cina. (In Russ.). EDN: XWCTCB

30. Manzhosov, A. N. (1997) (ed.) *Etapy bol'shogo puti. Iz istorii trudovyh tradicij zheleznodorozhnikov Kurskogo otdeleniya Moskovskoj zheleznoj dorogi. Kn. 4.* [The stages of a long journey. From the history of the labor traditions of the railway workers of the Kursk branch of the Moscow Railway. Book 4.]. Kursk: Kurskinformpechat'. (In Russ.)

31. Korovin, V. V., Masufranova, E. A., Velichko, A. V. (2017) (eds.) *Social'no-politicheskie faktory razvitiya otechestvennogo zheleznodorozhnogo transporta v 1940–1960-e gody (po materialam Kurskoj oblasti)* [Socio-political factors of the development of domestic railway transport in the 1940s – 1960s (based on the materials of the Kursk region)]. Kursk: YUGo-Zapadnyj gosudarstvennyj universitet. (In Russ.). EDN: ZFNXWV

32. SHepelev, I. A. (2017) *Obespechenie pitaniem, zhil'em i vrachebnoj pomoshch'yu zheleznodorozhnikov SSSR v usloviyah korennoj modernizacii otrasli (1965–1985 gg.)* [Provision of food, housing and medical care to railway workers of the USSR in the conditions 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]. No. 3 (77). Part 1. Pp. 197–201. (In Russ.)

33. Konov, A. S. (2019) *Social'naya sfera zheleznodorozhnogo transporta Urala v 1956–1991 gg.: zhilishchnaya problema* [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]. No. 3 (31). Pp. 95–110. DOI: 10.32516/2303-9922.2019.31.8. (In Russ.)

34. Korovin, V. V., Korovin, R. V. (2023) *Organizaciya specializirovannogo trgovogo obsluzhivaniya rabotnikov zheleznodorozhnogo transporta v 1930-e gody (po materialam Kurskogo re-*

giona) [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 Southwestern State University. Series: History and Law]. Vol. 13. No. 1. Pp. 166–176. DOI: 10.21869/2223-1501-2023-13-1-166-176. (In Russ.)

35. At'kov, O. YU., Cfasman, A. Z. (2004) *Istoriya zheleznodorozhnoj mediciny* [The history of railway medicine]. Moscow: Reprocentr. (In Russ.). EDN: QLHBTF

36. Sorokin, O. N. (2000) (ed.) *Voprosy istorii zheleznodorozhnoj mediciny* [Questions of the history of railway medicine]. Moscow: RAPS. (In Russ.)

37. *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv ekonomiki* [Russian State Archive of Economics]. F. 1884. Op. 69. D. 203 (In Russ.)

Об авторе

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

About the author

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

Статья поступила в редакцию 14.03.2024
Одобрена после рецензирования 13.04.2024
Принята к публикации 27.04.2024