

О СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОМ СНАБЖЕНИИ РАБОТНИКОВ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В КОНЦЕ 1950-х – НАЧАЛЕ 1960-х ГОДОВ

Евгений Анатольевич Головин¹

Юго-Западный государственный университет¹
Курск, Россия

¹Кандидат исторических наук, доцент кафедры конституционного права,
ORCID ID: 0000-0003-0199-7423, тел.: (471) 222-24-49, e-mail: golovin007@mail.ru

Аннотация. В статье на примере Юго-Восточной железной дороги освещен опыт организации специализированного снабжения сотрудников предметами первой необходимости. На основе впервые вводимых в научных оборот документов, выявленных автором в Российском государственном архиве экономики и Государственном архиве Воронежской области, в статье рассмотрена административно-распорядительная деятельность Управления рабочего снабжения Юго-Восточной железной дороги по руководству и контролю за работой подведомственных учреждений, а также определена роль этих органов в своевременном обеспечении железнодорожников продовольственными и промышленными товарами. Дается оценка значимости своевременного обеспечения железнодорожников качественной хлебобулочной продукцией. Проанализирована актуальная для советской торговли проблема сохранности товароматериальных ценностей. Освещены проблемы кадрового обеспечения в отделах рабочего снабжения отделений железной дороги. В работе отмечается неподготовленность многих торговых предприятий к работе в зимних условиях.

Ключевые слова: железная дорога, работники транспорта, станция, отдел рабочего снабжения, торговое обслуживание, общественное питание, хлеб, хлебозавод.

Для цитирования: 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. DOI: 10.47438/2309-7078_2024_1_159.

Введение

Эффективный механизм функционирования специализированного обслуживания отдельных категорий работников является характерным признаком социальной политики советского государства. Общественная, а по сути, государственная собственность на средства производства позволяла мотивировать добросовестный труд производителей материальных благ определенными преференциями, позволявшими не отвлекать их на решение бытовых проблем повседневности. На железнодорожном транспорте, как и в ряде других отраслей, сложилась собственная система обеспечения сотрудников и членов их семей продовольственными и промышленными товарами через отделы и управления рабочего снабжения. Целью данной статьи является характеристика основных проблем в деятельности структурных подразделений Управления рабочего снабжения Юго-Восточной железной дороги на рубеже 1950–1960-х гг.,

ознаменовавших период активных модернизационных процессов в транспортной сфере. Заявленная тема не получила должного освещения в отечественной историографии в силу ограниченности источниковой базы. Исключение составляют отдельные публикации региональных исследователей [2; 3; 5; 8; 9; 10]. Автору удалось выявить ряд документальных материалов в Российском государственном архиве экономики и Государственном архиве Воронежской области, которые были положены в основу данной публикации.

Результаты

В соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров СССР «Об организации рабочего снабжения на железнодорожном транспорте» от 19 июля 1933 г. на узловых станциях и в основных депо создавались отделы рабочего снабжения (ОРС), ответственность за работу которых возлагалась на

руководителей предприятий. Начальники формируемых отделов получали статус их помощников по снабжению работников продовольственными и промышленными товарами. К компетенции ОРС относились ведомственная торговля, организация общественного питания, выпечка хлеба, бытовое обслуживание железнодорожников, включая пошив форменной одежды. Отделы рабочего снабжения обеспечивали питанием сотрудников, связанных с движением поездов, для которых комплектовались наборы продуктов, употребляемые ими в пути следования [4, с. 167-168].

Некоторое представление о составе сети предприятий, находившихся в ведении Управления рабочего снабжения (Дорурсе) Юго-Восточной железной дороги, дают статистические данные, выявленные в Российском государственном архиве экономики. Так, в 1959 г. розничный товароборот 403 организаций транспортной торговли Воронежской, Липецкой и Тамбовской областей составил более 554 млн рублей. 166 предприятий общественного питания реализовали за год 24 879 тыс. блюд, общая стоимость обеденной продукции составила 34 931 тыс. рублей. Среднесписочная численность работников составляла 1527 чел. в торговле и 1499 чел. – в общественном питании [7, л. 22–25 об.]. Ведомственная торговая складская сеть на территории указанных регионов во второй половине 1950-х гг. была представлена 27 общетоварными складами суммарной площадью 4484 м², 53 овощехранилищами вместимостью 5189 тонн, 6 холодильными камерами с машинным охлаждением на 50 тонн [6, л. 20–20 об.]. Кроме того, Дорурсу подчинялись хлебопекарни, товарные базы, совхозы и другие предприятия.

Раскрыть специфику деятельности Управления рабочего снабжения и его подведомственных учреждений позволяет делопроизводственная документация, находящаяся на хранении в Государственном архиве Воронежской области. Она представлена, прежде всего, приказами по основной деятельности, отражающими результаты работы отдельных структурных подразделений и организаций.

Например, в приказе № 3 от 22 января 1960 г. по Управлению рабочего снабжения Юго-Восточной железной дороги «Об итогах хозяйственно-финансовой деятельности торгово-закупочной базы Дорурса за 1959 год» наряду с положительными результатами работы (перевыполнение планов товарооборота и накопления), отмечались и отдельные недостатки. В их числе – рост товарных остатков, превысивший установленный норматив на 1460 тыс. рублей. В остатках оказались товары, длительное время лежащие на базе без движения (клеенка настольная, кнопки плательные, броши разные). В вину начальнику базы К.Н. Бугорскому были поставлены сохранение большой пересортицы товаров, а также недостаточное внимание к закупке незерновых сельскохозяйственных продуктов [1, л. 8].

Одновременно рассматривались годовые итоги деятельности производственного комбината Дорурса. В целом, фиксировалось перевыполнение производственных планов по валовой продукции всеми цехами. Приказом Дорурса отмечалось также превышение плановых показателей по накоплению,

успехи в расширении площади цехов индивидуального и массового пошивов, увеличение сети сапожных мастерских на 3 предприятия, рост численности мастеров по индивидуальному пошиву. Но коллектив комбината полностью не выполнил указаний, данных ему Дорурсом в феврале 1959 г. В результате этого в работе комбината продолжали иметь место серьезные проблемы. Так, по сумме обработки в части индивидуального пошива план был выполнен только на 98,8 %. Как и годом ранее, не был выполнен план выработки основной номенклатуры изделий (по пошиву мужских пальто выполнение производственного задания составило 73,2 %, по пошиву женских пальто – 85,7 %, по сорочкам женским – 63 %). К отчетному периоду на комбинате так и не удалось организовать должным образом работу по бракеражу готовых изделий. Руководство производственного комбината в лице его директора А.А. Федотовой не приняло мер по взысканию дебиторской задолженности предприятию через суд. Начальник Дорурса Юго-Восточной железной дороги Б.П. Енютин потребовал в кратчайшие сроки принять необходимые меры для устранения указанных недостатков [1, л. 11–12].

Вполне успешно работал в 1959 г. ОРС Воронежского отделения Юго-Восточной железной дороги. План оборота общественного питания был выполнен на 102,6 %, выпечки хлеба – на 130,3 %. Экономия издержек в общественном питании составила 60 тыс. рублей. За 1959 г. в ОРСе Воронежского отделения ЮВЖД удалось получить сверхплановые накопления на сумму 267 тыс. рублей. Вместе с тем руководство ОРСа не справилось с выполнением ряда показателей и допустило серьезные упущения в работе. К примеру, государственный план розничного товарооборота был выполнен на 99,7 %. На срыв годовых показателей повлияли результаты работы в 4-м квартале 1959 г. Неравномерность выполнения плана товарооборота была характерна для Воронежского ОРСа и в 1958 г. По мнению Дорурса, сформулированному в соответствующем приказе, подобное положение стало возможным «в результате отсутствия контроля со стороны руководства торгового сектора ОРСа за созданием соответствующих условий для реализации плана товарооборота и ходом его выполнения каждым отдельным предприятием. В результате никто из руководителей, виновных в срыве плановых показателей, не понес никакой ответственности» [1, л. 15].

В течение всего 1959 г. руководство ОРСа Воронежского отделения не приняло должных мер для осуществления мероприятий, направленных на развитие и совершенствование работы предприятий бытового обслуживания. План выпуска продукции производственно-бытовыми предприятиями за год был выполнен всего на 98 %. В овощехранилище ОРС допустил убытки на сумму 7 тыс. рублей, при плане накоплений 25 тыс. рублей. На предприятиях ОРСа продолжала оставаться актуальной проблема сохранности материальных ценностей. За 1959 г. было выявлено несколько крупных растрат в общей сложности на сумму 27 тыс. рублей, а взыскать удалось только 15 тыс. рублей недостачи (55,5 % от выявленных растрат) [1, л. 16–17].

В связи с озвученными недостатками начальник Дорурса ЮВЖД Б.П. Енютин потребовал от руководства ОРСа Воронежского отделения дороги усилить контроль за работой подведомственных предприятий и добиться улучшения их работы по всем показателям. В распорядительной части итогового приказа Дорурс содержалось требование привлечь всех работников аппарата ОРСа к организации на предприятиях производственного соревнования за выполнение государственных планов и дальнейшее улучшение торгового обслуживания железнодорожников, оказывая повседневную практическую помощь бригадам и ударникам, борющимся за отличительные почетные звания передовиков [1, л. 17–18].

Дорожное управление рабочее снабжение регулярно контролировало деятельность всех организаций, входивших в его структуру. Например, проверкой работы ОРСа Елецкого отделения Юго-Восточной железной дороги, проведенной в декабре 1959 г., были выявлены серьезные нарушения, оказавшие негативное влияние на качество торгового обслуживания железнодорожников и ставшие одной из причин невыполнения ОРСом плана товарооборота в 4-м квартале 1959 г. Среди основных недостатков в работе ОРСа Елецкого отделения дороги следует выделить отсутствие должного контроля за состоянием товарных запасов, за наличием товаров в розничной торговой сети, за ходом выборки рыночных фондов у основных поставщиков. Материально-техническая база торговой сети и хлебопекарных предприятий как самого ОРСа, так и его Старо-Оскольского филиала, а также Лев-Толстовского и Касторенского кустов находилась в крайне плачевном состоянии. Причем многие торговые предприятия на узлах Касторная, Старый Оскол, на станции Лев Толстой и других промежуточных станциях не были подготовлены к работе в зимних условиях. На предприятиях ОРСа Елецкого отделения дороги не использовались в полной мере возможности для более широкого развертывания продажи товаров линейным железнодорожникам по предварительным заказам [1, л. 22–23].

В отдельных столовых на станциях Елец и Лев Толстой не соблюдались сроки реализации пищи, приготовленной из скоропортящихся продуктов. Во многих предприятиях общественного питания допускались нарушения бракеража пищи, санитарного содержания производственных цехов. За 11 месяцев 1959 г. предприятия общественного питания ОРСа Елецкого отделения ЮВЖД имели убыток в сумме 118 тыс. рублей. Однако указанные факты не повлекли принятия должных мер к ликвидации убыточности как со стороны ОРСа, так и со стороны руководителей предприятий общественного питания.

Деятельности предприятий ОРСа Елецкого отделения ЮВЖД были характерны просчеты и в кадровом обеспечении. Сотрудники аппарата ОРСа длительное время не повышали свою квалификацию, а работники торгового-производственных предприятий не были охвачены заочным обучением. В частности, молодые кадры, пришедшие на работу после окончания средней школы, не направлялись на специализированную профессиональную подготовку [1, л. 23–24].

Актуальная для советской торговли проблема сохранности товароматериальных ценностей была приуща и предприятиям ОРСа Елецкого отделения ЮВЖД. Только за 1959 г. здесь было вскрыто крупных растрат на сумму 90 тыс. рублей. Такое положение стало возможным из-за дефицита внимания к контрольно-ревизионной работе со стороны руководства ОРСа. Нарушение сроков инвентаризаций и практически полное отсутствие контрольных проверок свидетельствовали о беспринципности и недисциплинированности ответственных административных работников [1, л. 57].

Как уже отмечалось, в рассматриваемый период проблемы с сохранностью материальных ценностей были весьма распространены и фиксировались во многих структурных подразделениях, подведомственных Дорурсу. Например, в приказе № 42 по Управлению рабочего снабжения Юго-Восточной железной дороги от 13 июля 1960 г. отмечалось, что в Россошанском филиале Лискинского ОРСа создано неблагоприятное положение с сохранностью государственных ценностей. За первое полугодие 1960 г. здесь было выявлено растрат и хищений на сумму 17 900 рублей. Именно такая недостача была допущена работниками магазина № 73 на станции Кантемировка. Начальник Лискинского ОРСа П.П. Скороходов, его помощник по кадрам Котляров и главный бухгалтер Кудинов, зная о неблагоприятном положении с сохранностью товароматериальных ценностей в указанном магазине, не приняли оперативных мер по усилению контроля за ревизионной работой в Россошанском филиале ОРСа [1, л. 105].

Считая указанные факты недопустимыми, Управление рабочего снабжения Юго-Восточной железной дороги обязало начальника ОРСа Лискинского отделения ЮВЖД П.П. Скороходова немедленно предстать в следственные органы материал на бывшего заведующего магазином № 73 Быценко и продавца этого магазина Демченко для привлечения их к ответственности и взыскания с них недостачи товароматериальных ценностей на сумму 8 700 рублей. От руководителей ОРСа Лискинского отделения дороги потребовалось обеспечить регулярную проверку работы материально-ответственных лиц и безусловное выполнение планов проведения инвентаризаций, ревизий и выборочных проверок в соответствии с указаниями Главурса МПС и Дорурса. За ненадлежащий контроль в отношении материально-ответственных лиц и отсутствие инвентаризаций в магазине № 73 на протяжении более 3-х месяцев, старшему бухгалтеру Россошанского филиала Лискинского ОРСа А.А. Еременко был объявлен выговор [1, л. 105–106].

В июле 1960 г. Дорурс Юго-Восточной железной дороги отмечал, что «за последнее время участились случаи краж и ограблений предприятий ОРСов дороги, а также случаи пожаров» [1, л. 122]. Как следует из документальных источников, чрезвычайные происшествия ОРСами должным образом не изучались, а ответственные лица не принимали необходимых мер для пресечения подобных инцидентов в дальнейшем. К примеру, 3 июля 1960 г. была совершена кража в магазине № 11 на станции Кирсаново. Преступники похитили наручные и карманные часы

на крупную сумму. В магазине не имелось сейфа для хранения часов и других товарных ценностей, поэтому дорогостоящий товар хранили в открытом виде.

Аналогичная ситуация имела место на следующий день в промтоварном магазине № 44 на ст. Борисоглебск, откуда были похищены наручные часы и лотерейные билеты. В этом магазине также не было сейфа. А в день ограбления магазин после его закрытия, по постовому журналу не был сдан под охрану. 9 июля 1960 г. из магазина № 4 на ст. Кочетовка были похищены продовольственные товары на крупную сумму. Магазин не охранялся, а железный ящик, в котором хранилась не сданная выручка, был взломан преступниками.

Не меньший материальный ущерб приносило неосторожное обращение с огнем и умышленные поджоги. Так, 27 мая 1960 г. на хозяйственном дворе станции Новохоперск произошел пожар, который причинил ОРСу значительный убыток. Причина пожара и виновные лица не были установлены. В ночь на 14 июля 1960 г. в промтоварном магазине ст. Кирсаново случился пожар. В результате этого часть товаров сгорела, а другая часть была испорчена дымом.

В связи с произошедшим Дорурс Юго-Восточной железной дороги обязал начальников ОРСов: а) по всем случаям краж, ограблений и нарушений противопожарных мероприятий проводить служебное расследование, привлекая к строжайшей ответственности виновных должностных лиц; б) обеспечить сейфами для хранения часов и других ценных товаров все промтоварные магазины ОРСов, где эти ценности имелись, и строжайше потребовать от заведующих магазинами, чтобы на ночь все ценные вещи из витрин убирались и хранились в надежных местах; в) регулярно проводить проверки состояния сторожевой охраны предприятий ОРСов, привлекая к этому оперативных работников ОРСов и руководителей предприятий; г) рассмотреть вопрос о дополнительном установлении сторожевых постов ведомственной и вневедомственной охраны на тех предприятиях, где это особенно необходимо; д) установить строжайший контроль за своевременной сдачей выручки заведующими магазинами, столовыми и буфетов; е) рассмотреть вопрос о недопустимости оставления на ночь выручки, остающейся после сдачи денег на почту или фельдсвязи, приняв в этой связи необходимые меры [1, л. 122–123].

К сожалению, принимаемые меры административного воздействия не всегда способствовали достижению ожидаемого эффекта. Чаще всего формальное реагирование на вскрываемые недостатки порождало такую же формальную реакцию исполнителей. Мотивировать добросовестное выполнение работником возложенных на него обязанностей, как правило, удавалось через применение методов материального стимулирования (воздействия) или привлечение к реальной ответственности.

Проблемы кадрового обеспечения отрасли не теряли актуальности на протяжении всего рассматриваемого периода. 5 октября 1960 г. был издан приказ № 55 по Управлению рабочего снабжения Юго-Восточной железной дороги «О серьезных недостатках

в организации подготовки и повышении квалификации кадров в ОРСах дороги». Произведенной Дорурсом проверкой было установлено, что некоторые начальники ОРСов и их помощники по кадрам, начальники филиалов и старшие инспектора по кадровой работе «безответственно относились к отбору людей, направляемых на курсы Главурса МПС, а также к организации индивидуального ученичества и повышению квалификации кадров без отрыва от производства» [1, л. 137]. К примеру, в марте 1960 г. ОРСы Лискинского и Мичуринского отделений ЮВЖД сорвали посылку в Ленинградский учебный комбинат двух продавцов культхозтоваров. В начале октября 1960 г. по вине руководства Поворинского филиала Лискинского ОРСа заведующий продовольственным магазином с опозданием на 5 дней выехал на курсы Харьковского учебного комбината. В то же время ОРС Лиховского отделения ЮВЖД отказался от посылки на курсы повышения квалификации четырех новых заведующих столовыми.

Со стороны некоторых помощников начальников ОРСов по кадрам допускались грубые нарушения указаний Главурса МПС о подготовке новых кадров путем индивидуального ученичества. Так, во всех ОРСах ЮВЖД при наличии программ индивидуального ученичества отсутствовали учебные планы, и было неэффективно организовано теоретическое обучение учащихся. В ОРСах Лискинского и Воронежского отделений ЮВЖД, а также в производственно-бытовом комбинате Дорурса не велись дневники учащихся [1, л. 137].

В ряде ОРСов ЮВЖД совершенно не было организовано должным образом повышение квалификации кадров без отрыва от производства. Например, в Елецком и Воронежском ОРСах за 1960 г. (по состоянию на 1 октября) с работниками торговли, общественного питания и хлебопечения не было организовано ни одной школы по изучению передовых методов труда. Слабо была поставлена и работа по организации заочного и вечернего образования торговых работников, прежде всего, практиков, занимавших номенклатурные должности. К примеру, некоторые товароведы в ОРСах Лискинского и Воронежского отделений ЮВЖД, а также большинство главных бухгалтеров ОРСов и их заместители нигде не обучались.

В целях устранения выявленных нарушений, начальник Дорурса Юго-Восточной железной дороги Б.П. Енютин приказал ответственными лицам в отделах рабочего снабжения устранить отмеченные недостатки, обеспечив безусловное выполнение плана подготовки и повышения квалификации работников в 1960 г. От руководителей ОРСов требовалось навести должный порядок в организации отбора сотрудников, направляемых на курсы Главурса МПС, не допуская нарушения сроков откомандирования таких работников. Также начальники ОРСов обязывались упорядочить ведение учебно-учетной документации по подготовке и повышению квалификации кадров [1, л. 137–139].

Дополнительного внимания требовало обеспечение надлежащего качества выпускаемой предприятиями Дорурса хлебобулочной продукции. Так, в при-

казе № 60 от 4 ноября 1960 г. по Управлению рабочего снабжения Юго-Восточной железной дороги были рассмотрены итоги проверки работы хлебозавода Поворинского филиала ОРСа Лискинского отделения дороги, проведенной старшим инспектором Дорурса по хлебопечению К.Г. Свиридовой. В результате проверки, а также ряда других ревизий, в деятельности Поворинского хлебозавода был выявлен ряд серьезных нарушений технологии производства. Например, проверками фиксировались: систематическое выпекание нестандартного хлеба; недочет штучного хлеба, доходящий до 250 гр. на килограмм; ограниченный ассортимент хлебобулочных изделий при наличии полной возможности выпекать продукцию в широком ассортименте и хорошего качества [1, л. 150].

На этом предприятии не обеспечивалась полноценная охрана собственности. Руководители Поворинского филиала ОРСа и хлебозавода не предпринимали мер к тому, чтобы отдельные сотрудники безнаказанно не уносили хлеб с завода. По данным экспедиции готовой продукции, недостачи хлеба доходили до 100 кг в смену. Кроме готовой продукции, в 1960 г. на Поворинском хлебозаводе было похищено 30 листов шифера и 4 мешка муки.

После окончания работ по реконструкции Поворинского хлебозавода, руководство предприятия и филиала ОРСа длительное время не предпринимало мер для устранения мелких недоработок, которые могли быть ликвидированы достаточно быстро (замазка оконных стекол, засыпка шлаком перекрытий над тестомесильным отделением, ремонт шкафов в раздевалке, покрытие кровли над печным цехом). Длительное время на этом предприятии не ремонтировалось оборудование. Графиков профилактического ремонта оборудования хлебозавод не имел. Цехи и оборудование находились в антисанитарном состоянии, за которое фактически никто не отвечал. Заявки на завоз муки составлялись без учета потребностей хлебозавода и фондов, в результате чего на предприятие завозилась излишняя мука, которую негде было хранить [1, л. 150–151].

В связи с отмеченными проблемами в работе Поворинского хлебозавода руководство Дорурса Юго-Восточной железной дороги предупредило начальника Лискинского ОРСа П.П. Скороходова и руководителя Поворинского филиала этого ОРСа Михайловского о серьезной ответственности за работу предприятия. Одновременно ответственные лица Лискинского ОРСа обязывались взять под особый контроль работу хлебозавода и навести порядок в его производственной деятельности к 1 января 1961 г. [1, л. 151].

Аналогичные недостатки выявлялись и в работе других хлебопекарных предприятий. Например, проверка работы Грязинского хлебозавода ОРС НОД-4, проведенная в ноябре 1960 г. старшим инспектором Дорурса по хлебопечению К.Г. Свиридовой, установила ряд нарушений. Во-первых, к 25 ноября 1960 г. завод совершенно не был подготовлен к работе в зимних условиях. В пристроенном цехе отсут-

ствовали вторые рамы, потолок пристройки был недостаточно утеплен, цехи предприятия не отапливались. Во-вторых, хлебозаводом не выполнялся производственный план по отпускной стоимости. За 10 месяцев 1960 г. этот показатель был выполнен только на 97,7 %. Основной причиной невыполнения плана по отпускной стоимости являлся крайне узкий ассортимент выпекаемых заводом хлебобулочных изделий. В-третьих, несмотря на то, что на хлебопечение ОРСу выделялись животные масло, маргарин, яйцо, высокосортные булочные изделия хлебозаводом не выпекались, а выделенное для этих целей сырье ОРСом использовалось в торговле.

Учитывая выявленные нарушения, приказом № 65 от 25 ноября 1960 г. по Управлению рабочего снабжения Юго-Восточной железной дороги начальнику ОРСа Грязинского отделения ЮВЖД предписывалось до 1 декабря 1960 г. полностью подготовить хлебозавод к полноценной работе в зимних условиях. От руководства ОРСа Грязинского отделения ЮВЖД вышестоящая инстанция потребовала обеспечить использование только по прямому назначению всего сырья, выделяемого по фонду промышленной переработки для хлебопечения. Ответственные лица ОРСа Грязинского отделения ЮВЖД должны были обеспечить расширение перечня хлебобулочных изделий, выпекаемых подведомственным хлебозаводом, установив обязательный ассортиментный минимум булочных изделий, включавший: батон нарезной, батон с изюмом, сайку формовую, круглую подовую булку развесом 1 кг, батон развесом 1 кг без сахара и жира, булочную мелочь, сдобу, ситный с изюмом и другой ассортимент [1, л. 156].

Выводы

Таким образом, на рубеже 1950–1960-х гг. работники Юго-Восточной железной дороги имели возможность приобретения товаров и услуг через ведомственную систему торгового и бытового обслуживания, а также общественного питания. Дорожное управление рабочего снабжения регулярно предпринимало меры, направленные на повышение качества оказания услуг железнодорожникам. Но усилия административных органов не приводили к ожидаемым результатам. Низкий уровень квалификации и профессиональной культуры работников железнодорожной торговли и общественного питания не способствовал успешному решению наиболее значимых проблем. Соккрытие пользующихся покупательским спросом товаров, хищения и растраты, нарушение правил санитарии и мер безопасности, безответственное отношение работников к повышению уровня профессиональной подготовки стали характерными чертами, отражающими состояние ведомственной торговли. В исследуемый период командно-административный механизм управлений экономикой оказался малоэффективен для преодоления кризисных явлений в отрасли.

Конфликт интересов

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

Библиографический список

1. Государственный архив Воронежской области. Ф. Р-1978. Оп. 29. Д. 192.
2. 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.
3. Коровин В.В., Головин Е.А., Хмелевской А.В. Отражение социального статуса гражданина в восприятии его внешнего облика на фоне трансформации государственных институтов (по материалам повседневной жизни Курского края в XX столетии). Курск, 2017. 151 с.
4. 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.
5. Мороз И.А. Государственная торговая сеть : проблемы развития и итоги. 1950–1960 годы (по материалам Брянской области) : дис. ... канд. ист. наук. Брянск, 2019. 221 с.
6. Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 69. Д. 251.
7. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 69. Д. 277.
8. 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.
9. 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.
10. Этапы большого пути / А.Н. Манжосов [и др.]. Кн. 4 : Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги. Курск : Курскинфорпечать, 1997. 239 с.

References

1. *Gosudarstvennyi arkhiv Voronezhskoi oblasti* [State Archive of the Voronezh Region]. F. R-1978. Op. 29. D. 192.
2. 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*. 3 (31), 95–110. Available from: doi:10.32516/2303-9922.2019.31.8. (In Russian)
3. Korovin, V.V., Golovin, E.A., Khmelevskoy, A.V. (2017) *Otrazhenie social'nogo statusa grazhdanina v vospriyatii ego vneshnego oblika na fone transformatsii gosudarstvennykh institutov (po materialam povsednevnoy zhizni Kurskogo kraya v XX stoletii)* [Reflection of the social status of a citizen in the perception of his appearance against the background of the transformation of state institutions (based on the materials of everyday life of the Kursk Region in the XX century)]. Kursk. 151 p. (In Russian)
4. Korovin, V.V., Korovin, R.V. (2023) Organizatsiya specializirovannogo torgovogo obsluzhivaniya rabotnikov zheleznodorozhnogo transporta v 1930-e gody (po materialam Kurskogo regiona) [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*. 13 (1), 166–176. Available from: doi:10.21869/2223-1501-2023-13-1-166-176. (In Russian)
5. Moroz, I.A. (2019) *Gosudarstvennaya torgovaya set': problemy razvitiya i itogi. 1950–1960 gody (po materialam Bryanskoy oblasti)*. Diss. kand. ist. nauk [The State trading network: development problems and results. 1950–1960 (based on the materials of the Bryansk region). Cand. histor. sci. diss.]. Bryansk. 221 p. (In Russian)
6. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki (dalee – RGAE) [The Russian State Archive of Economics]. F. 1884. Op. 69. D. 251.
7. RGAE. F. 1884. Op. 69. D. 277.
8. Korovin, V.V., Masufanova, E.A., Velichko, A.V. et al. (2017) *Social'no-politicheskie faktory razvitiya otechestvennogo zheleznodorozhnogo transporta v 1940–1960-e gody (po materialam Kurskoi oblasti)* [Socio-political factors of the development of domestic railway transport in the 1940s and 1960s (based on materials from the Kursk region)]. Kursk, Yugo-Zapadni gosudarstvennyi universitet publ. 300 p. (In Russian)
9. Shepelev, I.A. (2017) Obespechenie pitaniem, zhil'em i vrachebnoi pomoshch'yu zheleznodorozhnikov SSSR v usloviyakh korennoi modernizatsii 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*. 3 (77), 197–201. (In Russian)
10. Manzhosov, A.N. et al. (1997) *Etapy bol'shogo puti. Kn. 4: Iz istorii trudovykh traditsii zheleznodorozhnikov Kurskogo otdeleniya Moskovskoi zheleznoi dorogi* [The stages of a long journey. Book 4: From the history of the labor traditions of the railway workers of the Kursk branch of the Moscow Railway]. Kursk, Kurskinforpechat' publ. 239 p. (In Russian)

Поступила в редакцию 01.02.2024

Подписана в печать 28.03.2024

Original article

UDC 94(47).084.9

DOI: 10.47438/2309-7078_2024_1_159

**ABOUT THE SPECIALIZED SUPPLY OF WORKERS
OF THE SOUTHEASTERN RAILWAY IN THE LATE 1950S – EARLY 1960S**

Evgeniy A. Golovin¹

*Southwest State University¹
Kursk, Russia*

¹*Cand. Histor. Sci., Docent of the Department of Constitutional Law,
ORCID ID: 0000-0003-0199-7423, tel.: (471) 222-24-49, e-mail: golovin007@mail.ru*

Abstract. The article highlights the experience of organizing specialized supplies of essential items for employees using the example of the Southeastern Railway. On the basis of documents introduced into scientific circulation for the first time, identified by the author in the Russian State Archive of Economics and the State Archive of the Voronezh Region, the article examines the administrative activities of the Southeastern Railway Workers' Supply Department for the management and control of the work of subordinate institutions, and also defines the role of these bodies in timely provision of railway workers with food and industrial goods. The assessment of the importance of timely provision of railway workers with high-quality bakery products is given. The problem of preservation of commodity and material values, which is relevant for Soviet trade, is analyzed. The problems of staffing in the departments of working supply of railway departments are highlighted. The paper notes the unpreparedness of many commercial enterprises to work in winter conditions.

Key words: railway, transport workers, station, work supply department, trade service, catering, bread, bakery.

Cite as: Golovin, E.A. (2024) About the specialized supply of workers of the Southeastern railway in the late 1950s – early 1960s. *Izvestia Voronezh State Pedagogical University*. (1), 159–165. (In Russ., abstract in Eng.). DOI: 10.47438/2309-7078_2024_1_159.

Received 01.02.2024

Accepted 28.03.2024