

УДК 94(476)

Организация торгового обеспечения и общественного питания работников транспорта Белорусской ССР в 1943–1991 гг.

Р.В. Тимофеев

Учреждение образования «Витебский государственный университет им. П.М. Машерова»

В исследовании проанализирована организация торгового обеспечения и общественного питания работников основных видов транспорта Белорусской ССР в 1943–1991 годах. Определены успехи и трудности в работе отделов рабочего снабжения, основные организационные мероприятия по совершенствованию их деятельности, наиболее распространенные и специфические формы торговой работы. Особое внимание уделено показу степени удовлетворенности работников транспорта услугами предприятий торговли и общественного питания. Отмечен тот факт, что наиболее развитая сеть торговых предприятий и ассортимент товаров предлагался для работников железнодорожного транспорта. Сделан вывод о том, что развитие торгового обеспечения и общественного питания отставало от потребностей работников транспорта в такого рода услугах, выражавшееся в отсутствии на прилавках ряда важных товаров, особенно в 1943–1955 и в 1985–1991 годах. Показаны предпринимаемые органами власти и самими работниками как торговли, так и общественного питания усилия по улучшению обеспечения работников транспорта.

Ключевые слова: *торговля, общественное питание, магазин, столовая, товар, продукты.*

Organization of trade provision and public catering for the workers of transport of the Byelorussian SSR in 1943–1991

R.V. Timofeev

Educational establishment «Vitebsk State University named after P.M. Masherov»

In the research the organization of trade provision and public catering of the workers of the basic types of transport in the Byelorussian SSR in 1943–1991 is analyzed. The successes and difficulties in the work of departments of working supply, basic organizational measures on the improvement of their activity, most widespread and specific forms of trade work are determined. Special attention is given to the display of the degree of satisfaction of the workers of transport by services of the enterprises of trade and public catering. That fact is marked, that the most advanced network of the trade enterprises and assortment of the goods was offered for the workers of railway transport. The conclusion is made about the development of trade maintenance and public caterings which lagged behind the needs of the workers of transport for such services, which was illustrated by absence on counters of a number of the important goods, especially in 1943–1955 and in 1985–1991. Efforts undertaken by authorities as well as by workers of trade and public catering themselves on the improvement of the provision of the workers of transport are shown.

Key words: *trade, public catering, shop, canteen, goods, foodstuff.*

В условиях совершенствования социальной сферы Республики Беларусь большое значение играет обеспеченность ее населения различными услугами, в том числе в области торговли и общественного питания. Поэтому весьма значимым является изучение опыта развития данной сферы для работников транспорта в Белорусской ССР. Актуальность изучения торгового обеспечения и общественного питания белорусских транспортников состоит в том, что оно позволяет проанализировать эффективность тех или иных форм обслуживания работников, выделить достижения и недостатки в работе изучаемых предприятий сферы услуг, определить как распространенные, так и специфические способы их организации. Этот вопрос давно имеет право быть отдельным предметом научного исследования, так как организация торгового обеспечения и общественного питания

напрямую влияла на рост производительности труда работников, что позволяло более успешно решать поставленные перед ними производственные задачи. Сегодня работы подобного плана отсутствуют, а из современных изданий, где вопросы торгового обслуживания транспортников затрагивались, можно выделить лишь коллективные труды по истории железной дороги БССР [1–2]. Однако, там изучение данной проблемы было минимальным и касалось только железнодорожников.

Целью работы является показ уровня удовлетворенности работников белорусского транспорта торговым обеспечением и общественным питанием в 1943–1991 гг.; задачами: определение путей совершенствования деятельности предприятий торговли и общественного питания, выделение новых форм обслуживания транспортников, поиск для них дополнительных источников снабжения, учет специфики функционирования транспортных предприятий, исследование роли органов власти в улучшении снабжения транспортников.

Материал и методы. Этапы формирования транспортниками собственной сети предприятий торговли и общественного питания были найдены в протоколах партийных организаций железнодорожного, воздушного, трубопроводного транспорта и электротранспорта из Государственного архива Витебской области; влияние органов власти на развитие ведомственной торговли было выяснено через анализ распоряжений и переписки облисполкомов БССР из Государственных архивов Брестской, Гомельской и Могилевской областей. Сведения о новых формах обслуживания транспортников, расширении базы их снабжения содержались в докладных записках заведующих отделами транспорта и связи обкомов КПБ, поступивших в отдел транспорта и связи ЦК КПБ, информация о совершенствовании сети общественного питания транспортников содержалась в протоколах заседаний постоянных комиссий по транспорту и связи Верховного Совета БССР и в докладных записках транспортных подразделений республики в Верховный Совет БССР (Национальный архив Республики Беларусь).

В исследовании использован системный метод, который позволяет рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие окружающих его связей. Его дополнили такие общенаучные методы, как индукция и дедукция, анализ и синтез.

Результаты и их обсуждение. Без обеспечения хотя бы минимального уровня материальных потребностей транспортников сложно было ожидать от них необходимой отдачи для бесперебойного функционирования хозяйства республики, что хорошо понимали в партийных и советских органах. Поэтому уже первый послевоенный Пленум ЦК КП(б)Б в июле 1945 г. обязал директоров предприятий принять все меры к тому, чтобы обеспечить полный сбор урожая овощей в подсобных хозяйствах. ЦК КП(б)Б в своем постановлении о работе профсоюзных организаций Белоруссии от 15 января 1946 г. обязал профкомы осуществлять должный контроль за работой столовых и магазинов. Пленум ЦК КП(б)Б в феврале 1947 г. обратил внимание партийных организаций на необходимость серьезного улучшения работы магазинов. Все это позволило удовлетворить хотя бы минимальные потребности транспортников. Важным для развития торгового обеспечения оказалось постановление Совета Министров (СМ) СССР «О мероприятиях по улучшению работы отделов рабочего снабжения» от 16 декабря 1947 г. По решению союзного кабинета министров от 19 сентября 1946 г. Госплан СССР и Министерство торговли СССР выделяли качественное питание для руководящих работников новых железнодорожных отделений. Постановление СМ СССР, принятое 17 января 1947 г., как одна из мер поддержки машинистов определило обеспечение их дополнительной нормой продовольствия во время поездок. Документов издавалось предостаточно, что свидетельствовало о сложности решения вопроса обеспечения. Министр путей сообщения СССР приказом от 16 июня 1946 г. обязал начальников управлений рабочего снабжения (УРС) организовать бесперебойное питание личного состава путевых колонн. 17 июня 1947 г. приказ начальника Западного округа железных дорог был связан с осуществлением мер по заготовке картофеля, что позволило улучшить снабжение рабочих столовых.

Восстановление и расширение торговой сети железнодорожников в 1943–1949 гг. Проведенные железнодорожниками БССР мероприятия по восстановлению с осени 1943 г. ОРСов, созданию в их рамках подсобных хозяйств, получению фондов продовольствия и промтоваров из других регионов СССР, оборудованию торговых точек позволили улучшить ситуацию со снабжением. Железнодорожники смогли получать в 1945–1947 гг. товары не только по карточкам, но и сверх их. Помогали транспортникам и местные органы власти. Так, в 1944 г. распоряжения Гомельского

облисполкома были направлены на выделение железнодорожникам из централизованных запасов дополнительных объемов продовольствия, чем были расширены возможности их отделов рабочего снабжения (ОРС) [3, л. 123]. Подобные шаги местного руководства частично компенсировали потери торгово-снабженческих предприятий за годы войны. Так, по состоянию на 10 июня 1944 г. в зоне деятельности Белорусской железной дороги (БЖД) на освобожденных территориях БССР оказались уничтоженными 12 столовых, 56 магазинов, 16 овощехранилищ и 10 хлебопекарен [4, л. 30]. Товарооборот предприятий БЖД за 1945 г. достиг 71 млн руб., но был еще невысоким по сравнению с довоенным временем. В 1946 г. на этой дороге было открыто 10 магазинов и 20 ларьков [5, с. 4]. В марте 1946 г. на Брест-Литовской железной дороге (БЛЖД) насчитывалось 38 крупных магазинов и 18 столовых [6, л. 8]. Торговая сеть ОРСа Оршанского отделения Западной железной дороги (ЗЖД) в июле 1946 г. была представлена 14 магазинами и 19 ларьками [7, л. 21]. Товарооборот магазинов БЖД за 1946 г. вырос на 44 млн руб., а торговая сеть в апреле 1947 г. превысила довоенный размер, но доля в обороте продукции подсобных хозяйств и предприятий ОРСов была низкой.

С течением времени торговые работники стали применять новые формы работы в целях улучшения обеспечения транспортников. Так, Гомельская дорожная база УРСа в 1947 г. увеличила внеплановые закупки товаров, чтобы отпускать их железнодорожникам без карточек. УРСом БЖД специально к празднику 7 ноября 1947 г. была проведена реализация на 1 млн швейных изделий, мехов, швейных машинок и музыкальных инструментов. В целом в 1943–1947 гг. регулярное получение железнодорожниками БССР продуктов и товаров по стабильным розничным ценам обеспечивала карточная система снабжения. Но если на станции Сиротино Витебского отделения ЗЖД в 1947 г. карточки отоваривали постоянно, то из-за нехватки товаров производилась замена одного на другой: мясо – на хамсу, за жиры – ореховым маслом, за хлеб – мукой. Параллельно шел процесс развития товарно-денежных отношений. Важным шагом в этом направлении стало введение с 1945 г. открытой государственной коммерческой торговли по ценам, близким к рыночным.

В условиях послевоенного времени фондов постоянно не хватало. Поэтому, например, партийное собрание ОРСа Оршанского отделения ЗЖД 27 февраля 1945 г. предложило начальнику местного ОРСа при распределении промтоваров и при задержке с отовариванием продовольственных карточек производить продажу в первую очередь по отдельным спискам участникам войны. Нехватка товаров приводила к злоупотреблениям среди тех, кто имел к ним доступ. Так, собрание парторганизации Витебского узла 27 декабря 1946 г. отметило факт недостачи продовольственных карт. Работники БЖД в 1946 г. практиковали продажу на базарах хлебных и промтоварных карточек в целях получения денег для оплаты обедов в столовых, так как отоваривание карточек растягивалось на длительное время, а питаться необходимо было постоянно.

На распределении товаров положительно сказались отмена в 1947 г. карточной системы и проведение денежной реформы. Например, за 1948 г. на БЛЖД продажа тканей и обуви увеличилась в 2 раза [2, с. 353]. Постоянно было много трудностей в деятельности ОРСов. Так, в декабре 1944 г. неблагоприятное положение с выпечкой хлеба сложилось в ОРСе Оршанского отделения ЗЖД. В феврале 1945 г. ОРС станции Гродно Белостокской дороги не смог отоварить соль, спички и мыло. Гомельский ОРС БЖД не сумел за 1 полугодие 1946 г. обеспечить выполнение плана закупок промтоваров. В УРСе БЖД в 1946 г. главным показателем было выполнение товарооборота, но 55% его составляла продажа винно-водочных изделий и только 5% – промтовары [8, с. 4]. В 1948 г. в Жлобинском и Могилевском ОРСах руководители только распределяли фондовые товары, не проявляя внимания к изысканию товаров широкого потребления. Третий пленум профсоюза БЖД в марте 1948 г. отметил неудовлетворительное снабжение работников линейных станций, так как вагоны-лавки курсировали редко и не торговали вещами домашнего обихода. Поэтому задачами ОРСов железных дорог БССР в 1947–1949 гг. было ускорение продвижения товаров в розничную сеть, установление связей с промышленностью, улучшение внешнего вида магазинов, их строительство и ремонт, ликвидация хищений и растрат, усиление связей с профсоюзами. Важным направлением была производственная деятельность ОРСов. При восстановлении Могилевского железнодорожного узла в октябре 1945 г. были построены овощехранилища. В 1946 г. УРС БЖД строил крахмально-поточный комбинат. На БЖД выращиванием зерновых и заготовкой кормов в 1946 г. занимались не только ОРСы, но и все службы.

Развитие железнодорожной сети предприятий общественного питания в 1944–1949 гг. С

освобождением первых районов БССР стала развиваться сеть общественного питания железнодорожников. Так, на БЖД в январе 1944 г. проводилось восстановление 2 столовых в Гомеле и Кричеве. В зоне БЛЖД в августе 1944 г. уже работала 1 столовая. По Гомельскому ОРСу в марте 1946 г. имелось 9 столовых, где вне учета карточек был организован отпуск блюд. На БЖД за 1947 г. было открыто 9 новых столовых, а оборот всех столовых и буфетов составил 33 млн руб., но в их работе было много недостатков. В столовых ОРСов БЖД в 1946 г. в сезон отсутствовали блюда из свежих овощей, в то время как работали подсобные хозяйства. В 1947 г. в столовой Осиповичского паровозного депо ежедневно питалось до 1 тыс. человек, но машинисты не получали льготного питания, им не отпускались обеды без погашения талонов с карточек. Принимались и меры по исправлению ситуации. Партсобрание ОРСа Оршанского отделения ЗЖД в январе 1947 г. обязало партбюро установить контроль за работой столовых, обратив особое внимание на выполнение плана оборота, выпуска блюд.

Положительные изменения в торговом обслуживании в 1950-е гг. Улучшению снабжения транспортников содействовало постановление СМ СССР и ЦК ВКП(б), снизившее с 1 марта 1950 г. цены на хлеб и булочные изделия на 20–30%. В апреле 1952 г. в СССР произошло пятое за послевоенный период снижение розничных цен на продовольственные товары, в том числе на мясо и мясопродукты на 15–20%. Министерством торговли СССР с 2 января 1958 г. были введены округленные цены на хлеб в основном в сторону их снижения. Большая роль в регулировании торговли по-прежнему отводилась органам управления. Мероприятия по совершенствованию торгового обслуживания железнодорожников опирались на специальные постановления союзного кабинета министров от 25 февраля 1952 г. и от 2 января 1953 г. На обеспечение бесперебойной продажи всех необходимых товаров в каждом городе и сельском районе было направлено появившееся в ноябре 1953 г. постановление СМ СССР и ЦК КПСС «О мерах дальнейшего развития советской торговли». На оборудование столовых расходовались средства из утвержденного 9 августа 1955 г. Советом Министров СССР фонда предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мероприятиях по улучшению работы предприятий общественного питания» в марте 1956 г. обязало органы власти всех уровней принять меры к устранению имевшихся недостатков, увеличению сети пунктов питания, развивать самообслуживание в столовых, организовать предварительную продажу абонементов и чеков на отпуск обедов.

Контроль за работой торговых предприятий проводили профорганизации. Секретариат ВЦСПС 22 марта 1951 г. обязал их подготовить такие предприятия к работе в условиях весенне-летнего периода. Активно действовали комиссии по рабочему снабжению и контрольно-ревизионные комиссии. Согласно постановлению ВЦСПС и Министерства торговли СССР «Об усилении контроля профсоюзов за деятельностью торговых организаций» в 1958 г. были созданы новые постоянно действовавшие комиссии общественного контроля за работой торгов, трестов столовых и ОРСов. В коллективных договорах, заключенных профсоюзами, отражались обязательства администрации по обеспечению горячим питанием, расширению и ремонту столовых, буфетов, магазинов. Вопросы снабжения транспортников были на контроле у местных органов власти, партийных и профсоюзных организаций. Так, Гомельский облисполком в 1950 г. занимался распределением муки среди машинистов локомотивных бригад [9, л. 4]. Парторганизация ОРСа Оршанского отделения ЗЖД в 1952 г. следила за рациональным расходованием средств, выделенных на ремонт магазинов, столовых и хлебопекарни. Пленум дорпрофсожа БЖД в июне 1956 г. рассмотрел состояние обеспечения работников промежуточных станций товарами и предложил меры для улучшения ситуации.

Новые формы торговой работы среди железнодорожников в 1950-е гг. Особое внимание в этот период уделялось предпраздничной торговле. Так, в октябре 1951 г. ОРСы БЖД занимались закупками, выкладкой и реализацией товаров, оформлением пакетов с подарками для детей, своевременным предоставлением заказов для линейных станций. В праздничных мероприятиях к 7 ноября 1951 г. были заняты 50 буфетов, их рабочий день был удлинен [10, л. 29]. Расширилась торговая сеть, большой магазин из 6 секций по продаже промышленных товаров открыл в октябре 1954 г. ОРС Гомельского отделения БЖД. Первый этаж 94-квартирного дома Управления БЖД в Минске в 1954 г. был отведен для новых магазинов, в том числе овощного и рыбного. Проведенные

мероприятия позволили дорожному совещанию торговых работников в январе 1956 г. отметить, что за 1955 г. по ОРСам БЖД были перевыполнены планы товарооборота и общественного питания, сверхплановые накопления составили 1 млн руб. Успехи в обеспечении соседствовали с недостатками. Удобным для железнодорожников было то, что в 1955 г. на БЖД круглосуточно работали 2 дежурных магазина, 13 буфетов и ларьков, но негативен был факт того, что в Калинковичах и Гомеле они действовали в непригодных помещениях, а Барановичский и Брестский ОРСы не принимали мер к своевременному завозу в круглосуточные торговые точки положенного им ассортимента товаров [11, с. 4].

Продолжали обслуживать железнодорожников вагоны-магазины. В 3-х вагонах бытового поезда Витебского отделения Калининской дороги для работников линейных станций в 1954 г. была организована продажа предметов домашнего обихода. ОРС БЖД в декабре 1954 г. для станций Минского и Могилевского отделений организовал 2 поезда-универмага. Но нередки были и случаи, когда вагоны-лавки использовались не по прямому назначению, а для развоза товаров. Многие из них курсировали в 1955 г. без графиков, их провозили мимо станций, где были предусмотрены остановки. Железнодорожникам на ряде пунктов Витебского отделения БЖД за предметами первой необходимости в 1959 г. приходилось ходить по 8–10 км или ждать вагон-лавку. Чтобы помочь им, на таких пунктах были открыты ларьки без продавцов, где продукты продавались в расфасованном виде, а работу проводил один из железнодорожников. Недостатки касались и стационарных торговых объектов. Так, в 1952 г. ларек для обслуживания паровозных бригад в Бобруйске был закрыт во время выхода машинистов на дежурство, что затрудняло получение продуктов. По Гомельскому ОРСу в 1952 г. в магазинах были случаи обсчетов потребителей. В магазинах на промежуточных станциях Минского отделения БЖД в 1955 г. часто отсутствовали соль, спички и маргарин из-за несвоевременного их завоза с базы. Часто в 1956 г. не было продуктов питания в ларьке дома отдыха локомотивных бригад Калинковичского паровозного депо. Продавцам приходилось самим ходить за продуктами на базу, но ларек на все это время был закрыт. В январе 1959 г. в магазинах Витебского ОРСа хлеб был только 1–2 сортов, булки – только одного, но в таком количестве, что торговали им не больше 2-х часов. Все это было вызвано ограниченностью фондов на хлеб, выделяемых городским отделом торговли для потребностей ОРСа и тем, что собственная кустарная пекарня не соответствовала потребностям. Удовлетворять потребности железнодорожников в продажах продовольственных товаров торговля могла только при их успешной заготовке. Поэтому профсоюз БЖД в сентябре 1951 г. занимался вопросами закладки картофеля и овощей. Тем не менее из-за неисполнительности ряда работников и срыва сроков поставок овощей в этот период были значительные сложности в работе овощехранилищ ОРСов.

Совершенствование работы пунктов общественного питания в 1950-е гг. Гомельским ОРСом в 1952 г. была организована доставка горячих обедов к месту работы для дежурной смены диспетчеров. В целях лучшего обслуживания паровозных бригад в зимний период на Витебском отделении Калининской дороги в ноябре 1953 г. был организован привоз горячей пищи прямо к рабочим местам. В 1955 г. на БЖД для обслуживания локомотивных бригад 20 столовых работали круглосуточно. Для повышения качества работы общепита в 1955 г. ОРСами БЖД было закуплено мяса, молока и яиц на 5,5 млн руб. Положительно проявил себя переход столовых согласно постановлению СМ СССР на самообслуживание в марте 1956 г. Так, в столовой паровозного депо Молодечно к июню 1956 г. товарооборот возрос на 30%, а на обед работники стали тратить в 2 раза меньше времени, чем раньше. В июне 1956 г. количество столовых, переведенных на самообслуживание, на БЖД увеличилось с 3-х в январе 1956 г. до 38-ми в июне 1956 г. из 55 имевшихся. Увеличилось число блюд, отпускаемых на дом, в ряде столовых применялась предварительная продажа талонов на обеды. В молодежных общежитиях железнодорожников Минска в 1958 г. в столовых поездные бригады по заранее выданным специальным талончикам получали обеды в любое время.

С другой стороны, в организации питания железнодорожников были недостатки. Так, проблемой работы ОРСа Оршанского отделения ЗЖД в 1950 г. была убыточность работы столовых и отсутствие за ними необходимого контроля. В столовых ОРСов БЖД в июле 1951 г. было низким качество работы, в ночное время ряд блюд был прокисшим. В столовой на станции Калинковичи в 1952 г. железнодорожники часами просиживали в ожидании обедов. В ряде столовых, в том числе в Борисове, Калинковичах, меню блюд в 1955 г. было однообразно, выбор блюд ограничен, каче-

ство низкое. Для исправления ситуации принимались меры. Если Витебская узловая столовая и буфеты в январе 1959 г. работали нерентабельно, планы выпуска блюд не выполнялись, они были однотипные, то благодаря усилиям комиссии рабочего контроля столовая стала работать лучше, выпускались уже более разнообразные блюда, многие из которых стали овощными.

Специфика деятельности торговых предприятий в 1960-е гг. В этот период возросло внимание органов власти к развитию торговли. Так, XXIV съезд КПБ в 1960 г. отметил, что состояние торговли не отвечало возросшим требованиям, допускались перебои в торговле товарами повседневного спроса, нередко в магазинах отсутствовал необходимый ассортимент. В 1961 г. XXV съезд КПБ поставил задачу расширять сеть предприятий торговли и общественного питания, повышать культуру обслуживания, внедрять прогрессивные формы работы. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по дальнейшему улучшению торговли», появившееся в 1960 г., было направлено на устранение имевшихся недостатков, распространение самообслуживания, прием предварительных заказов. С повышением культуры торговли было также связано решение ЦК КПБ и СМ БССР от 3 октября 1968 г.

Сложностей в работе железнодорожных предприятий торговли добавляло то, что эти предприятия, например, по ОРСу Брестского отделения в 1963 г. были рассредоточены по станциям на протяжении 640 км. Поэтому активно действовали специальные поезда. Поезд добрых услуг на железнодорожных линиях Брест–Ковель и Брест–Лунинец в 1965 г. включал пять специально оборудованных вагонов. Рабочие и служащие линейных станций и путевых околотков могли приобрести там холодильники, трикотажные и шерстяные изделия. На Витебском отделении в 1965 г. такой поезд обслужил 10 тысяч человек на 40 линейных станциях, в его составе были промтоварный и продовольственный вагоны. Во время проведения общественного смотра службы быта БЖД в 1967 г. было вновь обращено особое внимание на улучшение торгового обслуживания тех, которые жили на промежуточных станциях, в путевых будках и на разъездах. Значимой услугой для них была доставка товаров по предварительным заказам и в кредит [12, с. 4]. Активно для пополнения товарных запасов магазинов использовались заготовки продуктов, проводимые ОРСами. На 1961 г. в овощехранилище ОРСа Оршанского отделения было заложено: картофеля – 635 тонн, капусты – 84 тонны, моркови – 23 тонны. В 1962 г. были трудные условия заготовки овощей, приходилось искать их за пределами республики. Проблемами в работе ОРСа Оршанского отделения в 1964 г. являлись отсутствие свежих овощей в магазинах, случаи обвеса, обмера и обсчета покупателей. ОРС Гомельского отделения в 1967 г. продавал через свои магазины продукты с просроченным сроком годности. На Гомельском отделении БЖД в 1967 г. были сложности в работе столовых в выходные дни, не хватало посуды, частым явлением были очереди, узким был ассортимент в буфетах, там отсутствовала горячая пища. Ситуацию старались исправить профкомы и под их влиянием в столовых ОРСов БЖД в 1968 г. было пересмотрено содержание меню, расширился ассортимент блюд.

Совершенствование материально-технической базы торговых предприятий в 1970-е гг. Общественный контроль за работой предприятий торговли и общественного питания, обслуживавших предприятия согласно положению 1971 г., осуществлял местный комитет профсоюза. Наценки на обеды и продукты питания, часы работы столовых, буфетов, магазинов, расположенных на территории предприятия, устанавливались также с участием профсоюзов. В обеспечении своих работников БЖД полагалась на свои предприятия. Так, хлебозавод ОРС его Оршанского отделения в 1970 г. ежедневно выпекал 10–11 наименований хлебобулочных изделий. Руководство и профсоюз Барановичского отделения в 1971 г. создали новый культурно-бытовой поезд для обслуживания железнодорожников, следовавший по заранее разработанному графику. С течением времени сложностей с обеспечением транспортников не становилось меньше. Так, в Орше при доме отдыха локомотивных бригад в 1972 г. работал буфет, где пища почти все время продавалась холодной, было приготовлена невкусно. Выход из ситуации был найден в совершенствовании материально-технической базы. Для новой столовой на 120 мест, открытой в 1976 г. в локомотивном депо Орши, было построено специальное здание с хорошо оснащенными цехами для разделки продуктов, приготовления пищи.

Пути улучшения обслуживания железнодорожников в 1980-е гг. В целях улучшения обслуживания железнодорожников БССР на дорожном семинаре в Гомеле в июле 1985 г. были обсуж-

дены вопросы о реализации мер по выполнению плана розничного товарооборота за год и за пятилетку в целом, проблема товарозамещения, расширение выездной торговли, обслуживания линейных станций. ГлавУРС МПС в 1988 г. предлагало каждому своему магазину, столовой, хлебопечкарне проявлять инициативу по продажам. В 1980-е гг. все время расширялись торговые площади железнодорожников. В Гродно в августе 1983 г. для них был открыт новый продовольственный магазин самообслуживания площадью 800 кв. метров. Новый продовольственный магазин в октябре 1986 г. был открыт и на станции Калинковичи. Для обеспечения железнодорожников только Барановичского отделения в 1990 г. работали 82 магазина, 2 вагона-магазина с торговой площадью 9091 кв. м., 14 столовых, 1 кафе, 5 буфетов с числом посадочных мест 1117. Была организована продажа товаров повышенного спроса на предприятиях через столы заказов по согласованию с райпрофсоюзом. В июне 1990 г. после ремонта был переведен на самообслуживание магазин вокзала Орша-Центральная.

В период дефицита успешно в 1989 г. решала сложные вопросы, возникавшие во взаимоотношениях сферы услуг и трудового коллектива, комиссия по контролю за предприятиями торговли и общественного питания локомотивного депо Молодечно. Через буфет была налажена продажа мяса, обеспечено снабжение локомотивных бригад колбасой для питания в поездках. В «красном уголке» была организована продажа товаров повышенного спроса. Группа по распределению товаров повышенного спроса на предприятиях Молодечненского узла в январе 1989 г. следила за наличием на прилавках магазинов местной станции поставленных туда товаров повышенного спроса. Чтобы преодолеть трудности снабжения товарами для людей, работавших по графику, в локомотивном депо Минск в августе 1990 г. был открыт стол продуктовых заказов. В моторовагонном депо Минска в ноябре 1990 г. выбор заказов был больше, чем в обычном магазине. Сложилась уверенность, что товары попадали именно в руки железнодорожников, а не случайных покупателей. В магазине «Галантерея» Витебского ОРСа, открывшегося в январе 1991 г., понравившуюся вещь можно было приобрести только при наличии специальной визитки. В 1987–1988 гг. в 2 раза увеличивалось производство товаров и их продажа на БЖД. Так, деревообрабатывающий цех Минской дистанции выпускал дверные блоки. В локомотивном депо Барановичи в 1990 г. наладили изготовление автомобильных аккумуляторов.

В начале 1990-х гг. торговое обслуживание на БЖД осуществлялось через 596 магазинов, 170 столовых и буфетов, 16 вагонов-лавок и вагонов-развозок. Приоритетным являлось торговое обслуживание железнодорожников, проживавших на линии. На 60 промежуточных станциях за 1980-е гг. открылись новые магазины ОРСов, товары железнодорожникам продавались по более низким ценам, чем в коммерческих структурах и магазинах других торговых систем [1, с. 83–84].

Состояние обслуживания автотранспортников в 1943–1959 гг. Автотранспортники БССР не имели собственной сети ОРСов с магазинами и столовыми из-за незначительных объемов своих перевозок в 1943–1959-х гг., что отразилось на материальных возможностях их предприятий и привело к отсутствию заинтересованности органов управления. Поэтому в первое послевоенное время они связывали свои надежды по улучшению снабжения с постановлением ЦК ВКП(б) и СМ СССР от 15 декабря 1947 г. «О проведении денежной реформы и отмене карточек на продовольственные и промышленные товары». Могли они опираться и на профсоюзы. Так, например, вопросами обеспечения овощами работников управления Министерства автотранспорта БССР в 1948 г. занимался его местком. С большими трудностями шла и организация питания. Так, на автостанции в г. Барановичи в 1956 г. не было ни столовой, ни буфета, где можно было бы пообедать. Малое количество буфетов на автостанциях являлось в 1956 г. повсеместной проблемой, к тому же там часто не было горячей пищи и необходимого ассортимента блюд. Поэтому появился приказ Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог БССР от 5 марта 1956 г., который способствовал организации буфетов, так, чтобы они обслуживали рабочих всех смен, включая проведение мероприятий по оборудованию комнат для подогрева и принятия пищи. На улучшение условий работы шоферов было направлено и одно из решений декабрьского пленума ЦК КПСС 1956 г., предусматривавшее организацию их питания на дорогах, что привело к расширению сети столовых райпо.

Улучшение ситуации с обеспечением работников автотранспорта в 1960–1970-е гг. В 1960-е гг. автотранспортники сумели добиться улучшения ситуации со своим обеспечением в крупных

городах. Так, в 1962 г. при помощи Гомельского облисполкома был решен вопрос со строительством для шоферов Гомеля столовой с буфетом. В то же самое время производственное совещание автопарка № 1 г. Минска в 1963 г. многократно поднимало вопрос перед Минским горисполкомом об организации питания шоферов на маршрутах, но положительного решения принято не было. Негде было поесть в обеденный перерыв и в 1965 г. водителям, кондукторам и диспетчерам, обслуживавшим автобусную станцию «Автозавод» в Минске. На собрании водители неоднократно ставили вопрос об организации горячего питания. Однако, профсоюзная организация и управление общественного питания Мингорисполкома остались равнодушными к их справедливым требованиям. Выход был найден в создании транспортниками своих собственных столовых (так, например, в Первом автобусном парке Минска в 1966 г.). На общественное питание с 1968 г. стали активно направлять средства предприятий из фонда материального стимулирования и социально-культурных мероприятий. Для работников Слонимской автобазы № 11 в 1968 г. работали уже буфет и столовая. В то же время в ряде предприятий Могилевского автотреста у водителей не было возможности принять пищу. В автопарке № 2 г. Молодечно для работавших во 2-ю смену в 1968 г. было организовано бесплатное питание.

К проблемам обеспечения транспортников в 1970-е гг. стали обращаться все чаще, чтобы сократить среди них текучесть кадров и не ставить под угрозу обслуживание возросшего городского населения пассажирским транспортом. Так, по приказу министра автомобильного транспорта БССР от 29 марта 1973 г. об итогах работы по обеспечению безопасности движения за 1972 г. проводилась организация питания в автопредприятиях до начала работы и на маршрутах движения с использованием передвижных столовых и буфетов. Исходя из постановления о дополнительных мерах по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, принятого СМ БССР в декабре 1973 г., Министерству автомобильного транспорта БССР было предложено организовать в 1974 г. на всех автотранспортных предприятиях круглосуточную работу столовых и буфетов. Это было связано также и с тем, что вопрос питания автотранспортников решался медленно. Так, получив перерыв на обед, водители городского автотранспорта не всегда имели возможность пойти в столовую, взять там горячие блюда, например, в 1971 г. в Речице. На площади автостанции г. Слонима в 1970 г. было два ларька и чайная. Но в чайной часто не было ни чая, ни кофе, ни молока, а преобладали спиртные напитки. Существовали примеры и положительного плана. Столовая Зябковского сельпо в 1971 г. предлагала полоцким шоферам в 1971 г. в меню большой выбор первых и вторых блюд. Потребительская кооперация в 1972 г. оснастила новым оборудованием рестораны и кафе на автомобильных трассах.

Новые условия в обслуживании автотранспортников в 1980-е гг. Когда автопарк № 6 Волковыска стал работать на коллективном подряде, он смог в 1988 г. открыть свой магазин [20, с. 2]. Но так было не у всех. Например, работники автопарка № 2 Бобруйска в 1991 г. не были прикреплены ни к одному торговому предприятию, что усложнило их торговое обслуживание в условиях дефицита. Противоречивой продолжала являться ситуация в сфере общественного питания. С одной стороны, в 1981 г. была достойна похвалы организация горячего питания водителей на диспетчерском пункте автостанции «Восточная» в Минске, с другой стороны, отсутствовали буфет на площади «8 Марта», хотя за день там работало до 130 водителей. Чтобы перекусить, во время перерыва они на автобусах, нарушая инструкцию, пережигая топливо, ездили в поисках горячей пищи. В Минске в ответ на критику для водителей городских маршрутов на диспетчерских станциях в 1981 г. было налажено горячее питание, буфеты стали лучше обеспечиваться продуктами. Однако, в других городах БССР должного внимания к запросам автотранспортников проявлено еще не было. Так, в 1982 г. только по Витебскому областному автотранспортному управлению не хватало буфетов для его работников на 300 посадочных мест. Для улучшения ситуации с питанием автотранспортниками использовались все возможные формы. В 1983 г. в Минске действовали специальные автобусы для предоставления питания автотранспортникам, занятым на городских маршрутах. В феврале 1983 г. ежедневно более 1,5 тыс. работников автотранспорта Минска пользовались их услугами. Своим появлением на улицах города они были обязаны усилиям депутатской комиссии по торговле и общественному питанию Минского горсовета. Однако, в дальних рейсах в 1990 г. водители, например, автопарка № 2 ПО «Минспассажиравтотранс» были вынуждены питаться всухомятку. В пиццерии Могилевского автовокзала в 1990 г. из-за безответственности работников общепита часто отсутствовало горячее питание, было плохое качество пищи. В то время

как с этого автовокзала ежедневно отправлялось 280 международных и 160 пригородных автобусов. В Бобруйске, наоборот, на автовокзале благодаря контролю транспортников питание было организовано хорошо.

Развитие обеспечения работников электротранспорта в 1945–1991 гг. В июне 1945 г. партийным собранием при Витебском трамвайном управлении было принято решение по организации ОРСа, включавшее оборудование помещения под магазин и склад. С расширением сети электротранспорта для его работников возникла проблема организации питания. Так, помещение буфета трамвайно-троллейбусного управления г. Минска в 1957 г. было неудобным, а ассортимент продуктов – бедным. Однако, в 1958 г. при поддержке руководства и профсоюзной организации управления помещение буфета было расширено, стал богаче ассортимент, наладили отпуск обедов на дом. Во всех троллейбусных диспетчерских Минска в 1963 г. действовали буфеты. При новом троллейбусном депо Минска в 1971 г. была открыта столовая на 100 мест. Рядом с новым троллейбусным депо в Витебске в 1978 г. была также построена столовая. Однако, не все вопросы решались так быстро, как хотелось. Комиссия Верховного Совета БССР по коммунальному хозяйству, благоустройству и дорожному строительству одной из важных проблем работников электротранспорта в 1981 г. назвала отсутствие качественной организации горячего питания. Этот вопрос решался медленно и работники, например, троллейбусного депо № 3 Минска испытывали подобные проблемы до 1991 г.

Состояние торгового обеспечения и общественного питания речников республики в 1943–1959 гг. Важность бесперебойного функционирования речного транспорта в разрушенном войной хозяйстве республики обязывало органы управления и профсоюзы уделять значительное внимание вопросам снабжения речников сразу после освобождения первых районов БССР от оккупации. Так, постановление СНК БССР и ЦК КП(б)Б от 29 марта 1944 г. предусматривало для них организацию подсобных хозяйств. В мае 1944 г. Президиум ВЦСПС обязал профорганизации речников принимать самое активное участие в улучшении дела рабочего снабжения. На речников в 1944 г. было распространено распоряжение СНК СССР от 18 февраля 1943 г. «О порядке снабжения работников военно-восстановительных отрядов». Согласно решению СНК СССР в 1944 г. существовала практика поощрения передовых экипажей судов дополнительным продовольствием. По развитию собственных предприятий торговли речники БССР уступали только железнодорожникам. В марте 1944 г. в системе Днепро-Двинского военно-восстановительного управления (ДДВВУ) работало 10 магазинов. В марте 1945 г. для него действовали ларьки и магазины с круглосуточной работой в 5 городах, для рейсов по Сожу и Днепру были оборудованы 2 плавлавки.

За 1946 г. в Днепро-Двинском речном бассейне количество магазинов и ларьков увеличилось на 50%, розничный товарооборот возрос на 84%. На Гомельском речном узле за 1948 г. товарооборот в связи с переходом к свободной торговле увеличился на 30%. Тем не менее недостатков в обеспечении речников было не меньше, чем успехов. С опозданием для речников Пинского порта в 1946 г. проходило отоваривание продовольственных карточек, а по промтоварным ряда товаров они вообще не получили. В работе торговых предприятий Верхнеднепровского бассейна в 1948 г. имелись случаи растрат и присвоения выручки. Из-за нерасторопности работников УРСа в 1948 г. команды ряда пароходов там не получали вовремя продуктов питания. Чтобы продать речникам продукты, необходимо было подготовить их запасы. Так, ОРС отряда № 28 ВВДУ осенью 1943 г. заготовил тонны соленых и сушеных грибов, в 1944 г. организовал работу собственной молочной фермы. В рамках пригородных хозяйств УРСа ДДВВУ летом 1944 г. была проведена посевная кампания гречихи, проса, овса.

Немало делалось для организации питания. В навигацию 1946 г. речники Гомеля производили его на судах за счет продуктовых карточек и дополнительного снабжения. Поставленные задачи решались не всегда и в течение 1948 г. оно оказалось некачественным на участках Пинска и Мозыря. Вне навигации главную роль играли стационарные пункты питания. У речников ДДВВУ в марте 1944 г. было 10 столовых, в том числе 1 для командного состава. В 1946 г. в Верхнеднепровском бассейне было открыто 3 новые столовые и 9 чайных. Но на Гомельском узле в декабре 1944 г. столовая ОРСа работала неудовлетворительно, там происходили долгие ожидания обедов. В январе 1946 г. было некачественным питание, отсутствовал порядок в столовых Гомельского и Пинского речных узлов. В Гомельском порту от столовой № 1 в 1948 г. работал буфет, вы-

давая обеды ежедневно 300 работников, но ассортимент продуктов был однообразным, почти всегда суп и каша.

Для обеспечения потребностей речников республики торговые предприятия ОРСов в 1950-е гг. использовали различные формы, проводили специализацию торговой сети с разделением на промтоварные и продовольственные магазины. На водном пути Мозырь–Киев в 1952 г. обслуживание речников, которые проводили безостановочные рейсы, было налажено с помощью плавучего магазина на катере. На дебаркадере пристани Пхов с мая 1958 г. новый магазин производил круглосуточную продажу товаров. Для обслуживания речников на этой пристани были открыты ларьки по продаже овощей, мясомолочных изделий. В 1959 г. для безостановочного обслуживания речников он закупал овощи и картофель у колхозов. Магазин речников № 2 в Гомеле в 1958 г. вел журнал учета спроса покупателей на ткани и телевизоры. Однако, в целом за первое полугодие 1959 г. ГлавУРСторг не выполнил план товарооборота, а обеспечение плавсостава необходимыми товарами оказалось недостаточным.

В работе торговых предприятий оставалось много недостатков. В 1951 г. УРС в погоне за прибылью пренебрегал запросами речников и наиболее ходовые товары отправлял в общедоступные магазины. В Пинске и Бресте команды в 1951 г. тратили до 4-х часов на получение продуктов, магазины в ряде случаев оказывались закрытыми, команды сами разыскивали продавцов. Из-за отсутствия холодильника в магазине Речицкого участка за 1957 г. команды не смогли получить в рейс мяса и были вынуждены сами покупать его на базаре. В 1958 г. в погоне за высокими цифрами товарооборота магазины речников отдавали предпочтение торговле вином, табачными и хлебобулочными изделиями, не заботились об увеличении ассортимента продуктов питания в буфетах. Третья республиканская профсоюзная конференция рабочих морречфлота отметила, что в 1959 г. в магазинах речников не было тех продуктов, что присутствовали в общедоступных торговых точках городов республики.

В 1950-е гг. речники продолжали развивать систему общественного питания. За 1950–1951 гг. ОРСы Гомельского и Бобруйского речных участков организовали коллективное питание на большинстве судов. В 1957 г. по предложению конференции профсоюза ОРСа пристани Мозырь в Петрикове была открыта столовая для рабочих судоремонтных мастерских. Речники в 1959 г., опираясь на постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О дальнейшем развитии и улучшении общественного питания», пытались повысить вкусовые качества пищи и удешевить стоимость блюд за счет закупки продуктов питания во время рейсов напрямую у колхозов. Система питания, по мнению самих речников, действовала с недостатками. В ряде случаев качество пищи было низким, она была малокалорийной. В столовой № 4 Верхне-Днепровского пароходства обслуживание в 1959 г. велось по талонам, но их необходимо было предварительно покупать в буфете и не всегда по ним получали указанные блюда.

Особенности обеспечения речников БССР в 1960–1980-е гг. Для лучшего обслуживания речников в 1960 г. действовали специализированные торговые организации, особое внимание профкомы обязывали их уделять тем, кто во время навигации был в рейсе. УРСторг заблаговременно готовил для них продукты, продавал им промтовары рядом с местом работы. Мозырский ОРС в 1961 г. переоборудовал магазин на дебаркадере, расширил ассортимент товаров, промтоварами сложного ассортимента речники обеспечивались там по предварительным заявкам. Работники магазина № 1 в Гродно широко практиковали в 1961 г. выезды в отдаленные районы Неманского участка. В 1961 г. магазин № 2 УРСторга занимался открытой выкладкой товаров, чтобы обеспечить к ним широкий доступ покупателей. В целом УРСторг Верхне-Днепровского пароходства, работавший на Мозырском, Бобруйском и Пинском речных узлах, в 1966 г. предлагал к услугам речников 45 своих магазинов, 24 ларька и 20 столовых. Для речников в 1968 г. действовало комплексное береговое обслуживание флота. Однако, в деле обслуживания речников, несмотря на некоторые положительные изменения, оставалось все еще много недостатков. На заседаниях местного ГУРФ при СМ БССР в 1960 г. была отмечена неудовлетворительная работа плавлавки и УРСа Шатилковской судоверфи. Магазины УРСторга в 1960 г. в целях выполнения плана товарооборота в основном находились на рынках и площадях областных городов, в то время как магазины плавсостава в 1960-е гг. часто не имели в продаже мяса, круп и овощей. Работники плавлавок недостаточно изучали спрос речников, не подбирали для них необходимый ассортимент товаров. Неразрешимой в 1961 г. оказалась проблема покупки хозрасчетными судами телевизоров за счет

фонда капитана, так как расходование средств на них не было напрямую прописано в нормативных документах. В 1960-е гг. были постоянными жалобы работников Бобруйского судоремонтного завода на работу столовой и магазинов. Были случаи продажи ряда ходовых товаров прямо с баз, когда они до торговой сети не доходили. В столовой брали за обеды больше денег, чем было записано в меню.

Продолжали работать УРСы и ОРСы при Верхне-Днепровском пароходстве и портах в 1970-е гг. В их задачах было обеспечение судовых ресторанов широким ассортиментом продовольственных товаров и напитков, в том числе молочными продуктами, овощами и свежей рыбой. Актуальными вопросами оставались развитие питания экипажей судов и пассажиров в береговых столовых, своевременное пополнение буфетов продуктами и напитками, улучшение качества приготовленной пищи, организация разносной торговли на палубах. В 1980-е гг. УРСы и ОРСы также занимались торговым обслуживанием речников, организацией общественного питания. В их системе были магазины, рабочие столовые, береговые и плавучие рестораны, базы, склады, холодильники, овощехранилища, хлебопекарни, подсобные хозяйства. Действовала система безостановочного торгового обслуживания на ходу экипажей транспортных и технических судов с помощью плавучих магазинов. УРСторг Верхне-Днепровского пароходства в 1980 г. объединял Мозырский, Бобруйский и Пинский речные узлы, где действовали 49 магазинов и 14 ларьков, 17 столовых. Планы товарооборота выполнялись, а план по прибыли за 1980 г. был выполнен на 138%. При строительстве новых объектов ОРСами в 1980-е гг. учитывался принцип размещения торговой сети с учетом приближения ее к местам работы и проживания работников речного транспорта, а также к пунктам снабжения флота. В 1980-е гг. на судах для речников развивалось коллективное питание. Администрация и профсоюзная организация Могилевского речного порта в 1981 г. особое внимание уделяло подобным вопросам. К услугам речников там была столовая на 100 мест. С помощью двух раздаточных линий горячие и холодные блюда выдавались одновременно представителям плавсостава и береговых служб. Здесь же, на территории порта находились магазины плавсостава – продовольственный и промтоварный. К услугам речников Витебска в 1984 г. была возведена новая столовая на 50 посадочных мест. В речном порту Брест в 1991 г. работала столовая на 50 посадочных мест.

Организация обеспечения работников гражданской авиации БССР. С момента восстановления в 1944 г. своей деятельности испытывали большие трудности со снабжением гражданские авиаторы республики. Так, в Минске в октябре 1944 г. на просьбу местных летчиков предоставить им одежду и обувь, Наркомат торговли БССР ответил отказом. Обеспечением авиаторов во 2-й половине 1940-х гг. занимались их собственные ОРСы. Так, в январе 1947 г. для авиаторов Минска работала столовая и магазин. На круглосуточную работу в мае 1956 г. перешли ресторан и буфет Минского аэропорта. В 1950-е гг. пищу готовили в ресторанах аэропортов, затем в термосах и контейнерах доставляли на самолеты и перед раздачей подогревали. Для авиаторов Витебского аэропорта в 1969 г. работал буфет, а ряду категорий работников бесплатно выдавалось молоко. Но в целом питание работников гражданской авиации в Витебском аэропорту организовано было недостаточно хорошо. Так, его партийное собрание в феврале 1975 г. отметило низкое качество и узкий ассортимент приготовленных блюд, что вынуждало ряд работников находиться на сухом пайке. В 1988 г. в связи с переходом на полный хозрасчет, самофинансирование и самокупаемость в Витебском аэропорту было открыто кафе. В Брестском аэропорту в 1991 г. работали кафе, бар и столовая.

Состояние обеспечения на трубопроводном транспорте. Появление нового вида транспорта – трубопроводного обусловило развитие внимания и к нуждам его специалистов. Так, первичная парторганизация Полоцкого управления нефтепровода «Дружба» в 1972 г. обязало комитет профсоюза улучшить работу по реализации заявок на предметы бытовой необходимости своих работников. Полоцкое управление в 1975 г. занималось организацией питания работников, направленных на станцию по перекачке нефти «Костюковичи» и введением в эксплуатацию столовой для работников станции «Полоцк». Во всех подразделениях Новополоцкого управления нефтепровода «Дружба» в 1981 г. имелись столовые или комнаты для приема пищи. В Новополоцком управлении нефтепровода «Дружба» в 1990 г. для нужд своих работников работал цех по выращиванию свиней.

Заключение. Хорошо поставленное торговое обеспечение и общественное питание было в 1943–1991 гг. залогом высокой производительности труда. Поэтому контроль за ситуацией в этой сфере, помощь в развитии ее материальной базы стали одним из направлений работы государственных, партийных и профсоюзных органов. Однако, их усилия оказались недостаточно эффективными из-за остаточного принципа финансирования сети таких объектов, малой степени самостоятельности транспортных предприятий в расходовании имевшихся средств, общей ограниченности ресурсов, которые планомерно выделялись на сферу услуг. Все отмеченное привело к тому, что потребности транспортников в торговом обеспечении и общественном питании были удовлетворены только частично.

Наиболее активно ведомственным торговым обеспечением пользовались железнодорожники, в первую очередь те, кто были связаны с разъездным характером работы или жили на линейных станциях. Но их обслуживание происходило с постоянными сложностями и ассортимент товаров не всегда был достаточным, особенно в 1943–1960 гг. и в 1985–1991 гг. В магазинах железнодорожников широко реализовывалась продукция подсобных хозяйств и предприятий их ОРСов, но товаров высокого спроса было, как и везде, мало. В отличие от железнодорожников у автотранспортников не было собственной торговой сети и ОРСов, что препятствовало достижению ими высокого уровня торгового обеспечения в условиях постоянного дефицита тех или иных товаров, так как ничем не компенсировалось. В то же время организация питания работников была организована на подавляющем большинстве транспортных предприятий в целях предотвращения неоправданных потерь рабочего времени. У железнодорожников создание собственных пунктов общественного питания происходило с осени 1943 г. и со временем их сеть только совершенствовалась, у автотранспортников вопрос стал решаться только в 1960-е гг., особенно для работников городского пассажирского транспорта, но проблемы по качеству предоставляемого питания остались и до 1991 г.

У речников и авиаторов оборудование пунктов питания происходило с 1944 г., особенностью было обеспечение работников транспортных направлений питанием прямо на рабочем месте во время рейсов. Значительной сетью торговых предприятий с 1944 г. обладали речники, так как во время навигации им было тяжелее, чем другим работникам, что-либо для себя приобрести. Помогали их снабжению подсобные хозяйства ОРСов.

Литература

1. Этапы большого пути. 125 лет Белорусской железной дороге / под общ. ред. Е.И. Володько. – Минск: ДЦНТИ, 1996. – 322 с.
2. Железная дорога Беларуси: история и современность / под общ. ред. В.Г. Рахманько. – Минск: ОДО «Триолета», 2001. – 488 с.
3. Распоряжения Гомельского облисполкома. 29 января – 30 декабря 1944 г. // Государственный архив Гомельской области (ГАГО). – Фрнд 1174. – Оп. 7. – Д. 1.
4. Докладные транспортного отдела ЦК КП(б)Б. 1942–1944 гг. // НАРБ. – Фонд 4 П. – Оп. 18. – Д. 37.
5. Резер, М. Вдвое увеличится товарооборот / М. Резер // Железнодорожник Белоруссии. – 1946. – 10 февраля. – С. 4.
6. Докладная записка о работе Брест-Литовской железной дороги в зимних условиях. 1 февраля 1945 – 30 декабря 1945 г. Отдел транспорта и связи ЦК КП(б)Б // Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Фонд 4 П. – Оп. 18. – Д. 63.
7. Протоколы партийных собраний ОРСа Оршанского отделения Западной железной дороги. 1946 г. // Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Фонд 68. – Оп. 1. – Д. 4.
8. Где же развертывание культурной торговли // Железнодорожник Белоруссии. – 1946. – 21 июля. – С. 4.
9. Распоряжения Гомельского облисполкома. 2 января – 31 декабря 1950 г. // ГАГО. – Фонд 1174. – Оп. 7. – Д. 22.
10. Материалы о работе предприятий торговли и общественного питания Белорусской железной дороги (постановления, приказы, справки, переписка). 19 февраля–12 октября 1951 г. // НАРБ. – Фонд 1141. – Оп. 1. – Д. 20.

11. Всемерно улучшать обслуживание железнодорожников // Железнодорожник Белоруссии. – 1956. – 26 января. – С. 4.
12. Сыркін, Р. Агляд службы быту / Р. Сыркін // Звезда. – 1967. – 10 лютага. – С. 4.

Поступила в редакцию 22.03.2011

Адрес для корреспонденции: 210022, г. Витебск, Московский пр., д. 27, корп. 2, кв. 56, тел. 25-77-43 – Тимофеев Р.В.