

УДК 94(47):625.1“1941/1945”

С. В. Шутов

**Кадровый состав работников Южно-Уральской железной дороги в годы Великой Отечественной войны**

В статье предпринята попытка на основе архивных и опубликованных материалов дать краткую характеристику кадрового состава работников Южно-Уральской железной дороги в годы войны. Показаны основные источники пополнения железнодорожных кадров: роль женщин, подростков-выпускников ФЗО, инвалидов и пенсионеров, мобилизованных граждан. Доказано, что реализация этих задач была сопряжена с большими трудностями, связанными с процессами эвакуации, дефицитом профессиональной рабочей силы, в целом ограниченностью трудовых ресурсов. Приведены архивные статистические данные по категориям работников дороги.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война, Дорпрофсоюз, Южно-Уральская железная дорога, социальная политика.

Великая Отечественная война вошла в историю России как небывалая по трагичности эпоха, которая еще долгое время будет предметом пристального внимания исследователей. Эвакуация — явление первостепенной важности, оказавшее гигантское влияние на экономическую, демографическую и социальную сферы жизни советского народа.

Важнейшей проблемой перестройки экономики страны на военные рельсы явилась эвакуация производительных сил и населения с запада на восток. Необходимо было в сжатые сроки перевезти с огромной территории значительное количество предприятий, людей, материальных ценностей. Это удалось выполнить благодаря самоотверженному труду многих трудящихся тыла и в первую очередь железнодорожников.

К ноябрю 1941 г. под фашистской оккупацией находилась значительная часть европейской территории СССР, где проживало порядка 40% населения страны. Дефицит рабочей силы составил почти половину от периода мирного времени [1, с. 42]. Одновременно возрастала потребность в квалифицированной рабочей силе для промышленности, переходящей на военный лад.

Из-за увеличения грузопотока в обоих направлениях на железнодорожном транспорте страны возникла крайне напряженная ситуация с кадровым обеспечением. Не хватало рабочих, служащих, инженерно-технических работников.

Значение Южно-Уральской железнодорожной сети, являющейся составной частью транспортной системы страны, повысилось с началом войны. Региональные магистрали оказались важным связующим звеном тыловых восточных и фронтовых западных районов СССР. Она обеспечивала доставку стратегических резервов к фронту, эвакуацию материальных ценностей и людей из временно оккупированных гитлеровскими войсками областей и республик страны, но самое главное — снабжала всем необходимым промышленность, работающую на нужды фронта. Причем все это происходило в условиях жесткого дефицита рабочей силы, вызванного мобилизацией в армию значительного числа квалифицированных рабочих. Эта проблема остро встала не только перед промышленными предприятиями, но и перед железнодорожным транспортом, ибо решение стоявших перед транспортниками СССР важных военно-хозяйственных задач, обслуживание громадного объема перевозок в большой степени зависели от состояния рабочих кадров, уровня их технической подготовки. Война существенно изменила численность работников железной дороги. По мобилизации и добровольно на фронт ушло много транспорт-

© Шутов С. В., 2016

ников призывного возраста. Бронь распространялась лишь на некоторые специальности (машинистов паровозов, помощников машинистов, диспетчеров, дежурных станции), но уже 16 мая 1942 г. ГКО принял постановление о возвращении с фронта представителей ведущих железнодорожных профессий. 7 сентября 1942 г. появилось новое решение ГКО о прекращении призыва в армию работников военно-эксплуатационных отделений железных дорог [8, с. 208].

По ЮУЖД шли непрерывные встречные потоки войск, военной техники, боеприпасов — на запад, эвакуированных предприятий и населения — на восток. По воспоминаниям П. И. Матвейцева (в годы войны секретаря Челябинского обкома ВКП(б) по транспорту), объем только эвакуационных перевозок составил около полутора миллионов вагонов, или 30 тыс. поездов. Тысячи вагонов «заполнили все железнодорожные узлы, станции, на большинстве которых не было ни соответствующих приспособлений для разгрузки, ни рабочей силы» [9, с. 233]. Нависшая угроза потери маневренности дороги была ликвидирована невероятным напряжением сил железнодорожников.

Несмотря на постановления, дающие бронь и возвращающие с фронтов часть работников железных дорог, на ЮУЖД ощущался сильный кадровый голод. К марту 1942 г. в Красную Армию было призвано 9164 работника ЮУЖД, в разные специализированные формирования мобилизовано 3176 человек, а всего с дороги выбыло 14 187 человек [19, с. 126]. При этом численность работников дороги на начало войны составляла 48 184 человека [10, л. 246], т.е. примерно треть мужчин, кадровых работников дороги, выбыла.

Летом 1941 г. были возвращены на рабочие места пенсионеры. Сотни пенсионеров вернулись на прежние рабочие места на ЮУЖД, частично восполнив нехватку рабочей силы, передавали свой опыт молодежи и вновь пришедшим на дорогу трудящимся. По Постановлению СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 335 от 28 июля 1941 г. «О сохранении пенсий за пенсионерами, вернувшимися на производство» вернувшимся на производство пенсионерам оставили пенсию и начисляли зарплату [6]. Через год, летом 1942 г., к работе на дороге были привлечены трудоспособные инвалиды войны согласно Постановлению СНК Союза ССР № 640 от 6 мая 1942 г. «О трудовом устройстве инвалидов Отечественной войны» [7].

В то же время на ЮУЖД привлекли 7382 новых работника, большинство из которых — женщины. Приказ народного комиссара путей сообщения Л. М. Кагановича № 543/Ц по ЮУЖД о профессиональной подготовке женщин-железнодорожниц от 17 ноября 1941 года инициировал дополнительный набор женщин (7195 человек) на массовые железнодорожные профессии [11, л. 149]. Заметим, что еще до выхода приказа было опубликовано обращение группы советских женщин-патриоток к женщинам СССР и всего мира (газ. «Правда», 19 июля 1941 г., перепечатано в газете «Челябинский рабочий» 20 июля 1941 г.). Бывшие домохозяйки и мелкие служащие массово откликнулись на пропагандистский лозунг «Женщины! Изучайте производство, заменяйте рабочих, ушедших на фронт!» [23]. Домохозяйка Зимина из седьмого околотка станции Вязовая призвала женщин и подростков овладевать специальностями, необходимыми для функционирования железной дороги, чтобы заменить мужчин, уходящих на фронт. Этот призыв подхватили по всей ЮУЖД. Если до войны на дороге работало 6766 женщин, то в 1942 г. — 13 990, из них 5960 человек были заняты на ведущих профессиях [26, с. 150]: машинистов — 9, помощников машинистов — 94, паровозных кочегаров — 169, слесарей — 396, путеобходчиков — 286, ремонтных рабочих — 1439, стрелочников — 1426, дежурных по станциям — 136, грузчиков — 224 [12, л. 121]. Многие из них были домохозяйками, успешно овладевшими железнодорожными профессиями через систему фабрично-заводского обучения (ФЗО) [13, л. 128].

В годы Великой Отечественной войны к работе на железнодорожном транспорте массово привлекали молодых работников, получивших профессиональную подготовку в учебных заведениях системы Государственных трудовых резервов СССР. Сеть ремесленных и железнодорожных училищ с двухгодичным сроком обучения и школ ФЗО с шести- и десятимесячным сроком обучения была создана по Указу Президиума Верховного Совета СССР от 2 октября 1940 г. В порядке призыва (мобилизации) городская и колхозная молодежь мужского пола в возрасте 14—15 лет направлялась для обучения в ремесленные и железнодорожные училища, а в возрасте 16—17 лет — в систему фабрично-заводского обучения [21]. Постановление СНК СССР от 21 мая 1942 г. «Об организации на предприятиях индивидуального и бригадного наставничества» [3, с. 725—726] дало возможность массово привлечь молодежь к труду, не дожидаясь плановых сроков обучения 2 года в ремесленном училище. Вот лишь один пример такого обучения. «15-летний Б. П. Карпеш в 1942 году поступил в депо ст. Курган учеником слесаря, затем трудился слесарем, был направлен на курсы помощников машинистов, позднее на курсы машинистов. В 1944 году стал самым молодым машинистом на ЮУЖД» [18, с. 41].

Самой массовой формой обучения являлось так называемое индивидуально-бригадное ученичество. Ученика приводили на рабочее место и обучали двум-трем простейшим приемам. Через месяц ученик сдавал экзамен на получение разряда, ученическая норма заменялась полновесной «взрослой» (зарплата и паек — тоже). За годы войны в системе училищ и школ ФЗО подготовлено порядка 8000 специалистов для ЮУЖД, в целом молодежь, прошедшая обучение, в том числе на производстве, составила 40% кадрового состава дороги [28, с. 97—98].

Наряду с документами, регулирующими трудовые отношения в ходе начавшейся Отечественной войны (Указ Президиума Верховного Совета СССР «О режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время» от 26 июня 1941 года, по данному Указу вводились обязательные сверхурочные работы продолжительностью до 3 часов в день, которые оплачивались в полуторном размере, а также для трудящихся отменялись очередные и дополнительные отпуска [4]; Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об ответственности рабочих и служащих предприятий военной промышленности за самовольный уход с предприятий» от 26 декабря 1941 г., согласно которому все работники военной промышленности и смежных с ней отраслей считались мобилизованными и закреплялись для постоянной работы на данном производстве до конца войны [5]; Указ Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 г. «О введении военного положения на всех железных дорогах» полностью закреплял мобилизованных железнодорожников на своем участке дороги и определял их подсудность военным трибуналам [24]), это позволило закрепить наиболее ценные профессиональные кадры на дороге. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 сентября 1943 г. «О введении персональных званий и новых знаков различия для личного состава железнодорожного транспорта» вводились персональные звания и новые знаки различия — погоны для личного состава железнодорожного транспорта. Каждому лицу начальствующего состава присваивались персональные звания в соответствии с подготовкой, стажем практической работы, выполняемой работой на занимаемой должности. Это способствовало укреплению дисциплины и единоначалия, повышению трудовой активности железнодорожников [25]. Так, на дороге в годы войны действовали следующие специальные звания [14, л. 8]:

- генерал III ранга — 3 человека;
- директор-полковник — 16 человек;
- директор-подполковник — 53 человека;
- инженер-майор — 160 человек;

- инженер-капитан — 333 человека;
- инженер-лейтенант — 624 человека;
- техник-лейтенант — 407 человек.

В годы войны дорога была переведена на казарменное положение, хотя первая советская железнодорожная форма и знаки различия были введены еще в 1932 г.

Челябинская область в период осени 1941 — лета 1942 г. приняла значительный поток эвакуированных из центральных районов СССР — 427 700 человек, из них 167 500 человек, или 39%, были эвакуированы вместе со своими предприятиями, оставшаяся часть 260 200 человек, или 61%, прибыли самостоятельно. Значительный процент эвакуированных из европейской части страны на Урал, в том числе и работников промышленных предприятий, составляли мобилизованные для работы в строительстве, на промышленных и оборонных предприятиях области [22, с. 257].

Прифронтовые железные дороги и рокады забирали лучших, и ЮУЖД отдала каждого третьего кадрового работника фронту. В то же время на ЮУЖД не пришелся основной поток эвакуированных работников железнодорожного транспорта из центральных районов страны. Даже на пике своего кадрового состава, к лету 1943 г. (до начала реэвакуации), эвакуированные железнодорожники составляли лишь 0,5% от общей численности работников дороги (табл. 1).

Таблица 1

Мобилизация дополнительных работников на ЮУЖД, 1943 г. Общее количество работников дороги 60 250 человек [15, л. 4]

Категория рабочих и служащих на ЮУЖД	Количество человек	%
Бойцы ж/д войск	609	1
5-й эксплуатационный ж/д полк	1500	2,5
Эвакуированные железнодорожники	329	0,5
Прикомандированные с других ж/д	3474	5,8
Трудмобилизованные	1667	2,8
Репатриированные	2243	3,7
Итого:	9822	16,3

Составлено по: ОГАЧО. Ф. Р-1607. Оп. 2. Д. 2327. Л. 9—14.

Прикомандированные с других железных дорог (5,8%) в основном являлись инженерно-техническими кадрами, дефицит которых был ярко выражен на ЮУЖД. Все железные дороги страны остро нуждались в профессионалах, и руководство дорог крайне неохотно отпускало работников и при первой же возможности стремилось вызвать их обратно. Данная тенденция усилилась в конце войны, когда большинство прикомандированных железнодорожников всеми силами стремились вернуться на свои довоенные места, что было оправдано необходимостью восстановления разрушенного железнодорожного хозяйства на западе страны.

Отдельную категорию на ЮУЖД представляли бойцы железнодорожных войск (1%). Задачей военно-железнодорожных подразделений стала поддержка рабочего состояния железнодорожных путей, поездов, мостов, а также их охрана. В связи с тем что двойное подчинение военных формирований затрудняло их работу, ГКО 3 января 1942 г. принял постановление № 1095 «О восстановлении железных дорог» [20], согласно которому все железнодорожные войска были подчинены НКПС, в котором было создано Главное управление военно-восстановительных работ (ГУВВР). В него вошли и специ-

альные формирования НКПС, а для руководства железнодорожными войсками фронтов были созданы Управления военно-восстановительных и заградительных работ (УВВР). Для руководства войсками в составе ГУВВРа были созданы Управление и Штаб железнодорожных войск. Специальные формирования были переведены на положение воинских частей. Обеспечение всеми видами снабжения шло через НКО по нормам, установленным для строевых частей Красной Армии. На протяжении всей войны бойцы-железнодорожники на ЮУЖД жили в вагонах-теплушках.

Многие эвакуированные из европейской части страны на Урал, а также граждане из республик Средней Азии были мобилизованы для работы в строительстве и на промышленных предприятиях. Лица, призванные военкоматами по месту жительства на воинскую службу, но имевшие ограничения по состоянию здоровья, попадали в рабочие колонны (отряды), которые работали во всех областях Урала. В рабочих колоннах действовала армейская структура управления, поощрения отличившихся работников и наказания провинившихся, казарменный режим проживания личного состава, жесткие условия труда. В 1942—1945 гг. трудмобилизованные из рабочих колонн работали на 85 объектах строительства и промышленности Урала, в том числе на 24 — в Челябинской области [2, с. 98—103]. На ЮУЖД трудилось 15 рабочих колонн общей численностью 1667 человек [16, л. 9—14]. До весны 1942 г. комплектование личного состава происходило за счет гражданских лиц и военнообязанных. С февраля-марта 1942 г. начинается массовое пополнение рабочих колонн новой категорией рабочей силы — советскими немцами.

На основе постановлений ГКО № 1123сс от 10 января 1942 г. «О порядке использования немцев-переселенцев призывного возраста от 17 до 50 лет» и № 1281сс от 14 февраля 1942 г. «О мобилизации немцев-мужчин призывного возраста от 17 до 50 лет, постоянно проживающих в областях, краях, автономных союзных республиках» началась массовая мобилизация советских немцев для дальнейшей работы на объектах народного хозяйства страны. При этом мобилизация, транспортировка к местам трудовой деятельности и работа в составе рабочих колонн проходили под контролем НКВД [27, с. 62]. При строительстве Южного обхода ЮУЖД, оторванного от жилья, рабочим было негде жить, люди жили «даже не в землянках, а в земляных норах, как звери». То же самое было и на ст. Металлургической по Тобольскому плечу. Дорпрофсоюз (дорожный профсоюз железнодорожников) ЮУЖД довел данный сигнал до руководства НКПС. Было решено усилить жилищное строительство. Для этих целей привлекли 3000 репатриированных человек [17, л. 15].

Несмотря на привлечение (мобилизацию) трудмобилизованных и репатриированных граждан, их доля составила в совокупности чуть более 6% от общего числа служащих и рабочих ЮУЖД. В основном их задействовали на второстепенных работах. В силу низкой мотивации труда, отсутствия необходимой железнодорожной квалификации, а часто теплой одежды и обуви в условиях суровой уральской зимы, важности железнодорожных объектов подневольный труд не получил широкого распространения на ЮУЖД.

Таким образом, основу трудящихся на Южно-Уральской железной дороге в годы Великой Отечественной войны составляли: местные рабочие кадры, закрепленные «бронью» за своими железнодорожными предприятиями и объектами инфраструктуры дороги, включая работающих пенсионеров и инвалидов войны (20%); мобилизованная через систему профессионального обучения молодежь (порядка 40% от общего числа рабочих); женщины, пришедшие на предприятия ЮУЖД (около 24%, в отдельные периоды количество женщин доходило до 58%); мобилизованные граждане (бойцы железнодорожных войск, трудмобилизованные, репатриированные) (16%) [16, л. 11, 9—14].

**Список использованных источников и литературы**

1. Вознесенский Н. А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М., 1948. 192 с.
2. Гончаров Г. А. «Трудовая армия» на Урале в годы Великой Отечественной войны. Челябинск : Изд-во ЧелГУ, 2006. 222 с.
3. Директивы КПСС и советского правительства по хозяйственным вопросам. М., 1957. Т. 2. 864 с.
4. Известия Советов депутатов трудящихся СССР. 1941. 27 июня.
5. Известия Советов депутатов трудящихся СССР. 1941. 27 дек.
6. Известия Советов депутатов трудящихся СССР. 1943. 15 апр.
7. Известия Советов депутатов трудящихся СССР. 1943. 4 сент.
8. Куманев Г. А. Состав рабочих железнодорожного транспорта СССР в годы Великой Отечественной войны // Формирование и развитие советского рабочего класса. М. : Наука, 1964. С. 201—213.
9. Матвейцев П. И. На стальных путях // Великий подвиг труда. Челябинск : Юж.-Урал. кн. изд-во, 1970. С. 233—240.
10. Объединенный Государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. П-60. Оп. 1. Д. 15.
11. ОГАЧО. Ф. Р-1607. Оп. 1. Д. 47а.
12. ОГАЧО. Ф. П-92. Оп. 5. Д. 123.
13. ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 20. Д. 36.
14. ОГАЧО. Ф. Р-2327. Оп. 2. Д. 1.
15. ОГАЧО. Ф. П-60. Оп. 2. Д. 1.
16. ОГАЧО. Ф. Р-1607. Оп. 2. Д. 2327.
17. ОГАЧО. Ф. П-60. Оп. 2. Д. 2.
18. Палецких Н. П. Социальная инфраструктура ЮУЖД в годы Великой Отечественной войны // Достижения науки — агропромышленному комплексу : материалы ЛП Междунар. науч.-техн. конф. Челябинск, 2013. Ч. 1. С. 40—45.
19. Партийная организация Челябинской области в Великой Отечественной войне, 1941—1945 : сб. док. и материалов. 2-е изд., перераб. и доп. Челябинск : Юж.-Урал. кн. изд-во, 1981. 350 с.
20. Постановления ГКО [сайт]. URL: <http://www.soldat.ru/doc/gko/text/1095.html> (дата обращения 10.02.2016).
21. Постановления СНК СССР от 2 октября 1940 г. № 602 «Об образовании Главного Управления Трудовых Резервов при Совнаркоме СССР» и № 603 «О призыве городской и сельской молодежи в ремесленные училища, железнодорожные училища и школы фабрично-заводского обучения» // Собрание постановлений правительства Союза Советских Социалистических Республик. 1940. № 25.
22. Потемкина М. Н. Эвакуация в годы Великой Отечественной войны на Урале: люди и судьбы. Магнитогорск : МаГУ, 2002. 265 с.
23. Работница. 1941. № 20—21.
24. Собрание постановлений правительства Союза Советских Социалистических Республик. 1941. № 17.
25. Собрание постановлений правительства Союза Советских Социалистических Республик. 1941. № 5.
26. Урал — фронту / П. Г. Агарышев, М. Н. Евланова, А. Г. Наумова [и др.] ; под ред. А. В. Митрофановой. М. : Экономика, 1985. 344 с.
27. Шмыров Б. Д. Металл Победы — Мы за цену не постоим?! // Страницы истории. Челябинск, 2009. С. 47—96.
28. Шуклина Н. Я. Учебные заведения Южно-Уральской железной дороги на станции Челябинск в годы Великой Отечественной войны // Исторические чтения : материалы науч. конф. «Неизвестная война: малоизученные страницы Великой Отечественной» (2004). Челябинск, 2005. Вып. 9. С. 92—98.

Поступила в редакцию 05.04.2016 г.

**Шутов Сергей Владимирович**, аспирант

Южно-Уральский государственный аграрный университет  
 Российская Федерация, 454080, г. Челябинск, пр-т Ленина, 75  
 E-mail: raider76@mail.ru

UDC 94(47):625.1“1941/1945”

S. V. Shutov

**The staff of the South Ural Railway during Great Patriotic war**

Based on the archival and published materials the article attempts to give a brief description of the staff of the South Ural Railway during Great Patriotic War. It presents the basic sources of personnel replacement on the rail road: the role of women, adolescent graduates of workschools, disabled and senior citizens, mobilized citizens. It is proved that the implementation of these objectives has been fraught with great difficulties in the process of evacuation, shortage in professional manpower, generally in labor resources. It renders the results of archival statistics for the categories of rail road workers.

**Key words:** the Great Patriotic War, Dorprofsozh, South Ural Railway, social policy.

**Shutov Sergey Vladimirovich**, Postgraduate student  
South Ural State Agrarian University  
Russian Federation, 454080, Chelyabinsk, Lenin Prospect, 75  
E-mail: raider76@mail.ru

**References**

1. Voznesenskii N. A. *Voennaya ekonomika SSSR v period Otechestvennoi voiny* [The war economy of the USSR during World War II]. Moscow, 1948. 192 p. (In Russian).
2. Goncharov G. A. «*Trudovaya armiya*» na Urale v gody Velikoi Otechestvennoi voiny [“Labor Army” in the Urals during the Great Patriotic War]. Chelyabinsk, ChelGU Publ., 2006. 222 p. (In Russian).
3. *Direktiviy KPSS i sovetskogo pravitel'stva po khozyaistvennym voprosam* [Directives of the CPSU and the Soviet government on economic issues]. Moscow, 1957, vol. 2, 864 p. (In Russian).
4. *Izvestiya Sovetov deputatov trudyashchikhnya SSSR* [Izvestiya of Council of Workers' Deputies of the USSR]. 1941. 27 iyunya.
5. *Izvestiya Sovetov deputatov trudyashchikhnya SSSR* [Izvestiya of Council of Workers' Deputies of the USSR]. 1941. 27 dek.
6. *Izvestiya Sovetov deputatov trudyashchikhnya SSSR* [Izvestiya of Council of Workers' Deputies of the USSR]. 1943. 15 apr.
7. *Izvestiya Sovetov deputatov trudyashchikhnya SSSR* [Izvestiya of Council of Workers' Deputies of the USSR]. 1943. 4 sent.
8. Kumanev G. A. Sostav rabochikh zheleznodorozhnogo transporta SSSR v gody Velikoi Otechestvennoi voiny [The railway transport staff of the USSR during the Great Patriotic War]. *Formirovanie i razvitie sovetskogo rabocheho klassa* [Formation and development of the Soviet working class]. Moscow, Nauka Publ., 1964, pp. 201-213. (In Russian).
9. Matveitsev P. I. Na stal'nykh putyakh [On steel ways]. *Velikii podvig truda* [Great Labor feat]. Chelyabinsk, Yuzh.-Ural. book Publ., 1970, pp. 233-240. (In Russian).
10. *Ob'edinennyi Gosudarstvennyi arkhiv Chelyabinskoi oblasti* [United State Archive of the Chelyabinsk region] (OGACHO). F. P-60. Op. 1. D. 15.
11. OGACHO. F. R-1607. Op. 1. D. 47a.
12. OGACHO. F. P-92. Op. 5. D. 123.
13. OGACHO. F. P-288. Op. 20. D. 36.
14. OGACHO. F. R-2327. Op. 2. D. 1.
15. OGACHO. F. P-60. Op. 2. D. 1.
16. OGACHO. F. R-1607. Op. 2. D. 2327.
17. OGACHO. F. P-60. Op. 2. D. 2.
18. Paletskikh N. P. Sotsial'naya infrastruktura YuUZhD v gody Velikoi Otechestvennoi voiny [Social infrastructure of South Ural Railway during the Great Patriotic War]. *Dostizheniya nauki — agropromyshlennomu kompleksu : materialy LII Mezhdunar. nauch.-tekhn. konf.* [Advances in science — Agriculture: Proceedings of LII International scientific and engineering conf.]. Chelyabinsk, 2013. Part 1, pp. 40-45. (In Russian).
19. *Partiinaya organizatsiya Chelyabinskoi oblasti v Velikoi Otechestvennoi voine, 1941—1945 : sb. dok. i materialov. 2-e izd., pererab. i dop.* [The party organization of the Chelyabinsk region during the Great Patriotic

War, 1941—1945: Coll. of reports and materials, 2nd ed., updated and revised] Chelyabinsk, Yuzh.-Ural. book Publ., 1981. 350 p. (In Russian).

20. *Postanovleniya GKO* [Regulation of State Defense Committee]. Available at: <http://www.soldat.ru/doc/gko/text/1095.html> (accessed: 10.02.2016).

21. *Postanovleniya SNK SSSR* ot 2 oktyabrya 1940 g. № 602 “Ob obrazovanii Glavnogo Upravleniya Trudovykh Rezervov pri Sovnarkome SSSR” i № 603 “O prizyve gorodskoi i sel'skoi molodezhi v remeslennye uchilishcha, zheleznodorozhnye uchilishcha i shkoly fabrichno-zavodskogo obucheniya” [Decree of Council of People's Commissars of October 2, 1940 № 602 “On the formation of the Main Department of Labor Force under the Council of People's Commissars of the USSR” and № 603 “On the conscription of urban and rural youth into trade schools, railway schools and factory schools”]. *Sobranie postanovlenii pravitel'stva Soyuzha Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik* [Collection of government regulations of the Union of Soviet Socialist Republics]. 1940, no. 25. (In Russian).

22. Potemkina M. N. *Evakuatsiya v gody Velikoi Otechestvennoi voiny na Urale: lyudi i sud'by* [Evacuation during the Great Patriotic War in the Urals: people and destinies]. Magnitogorsk, MaGU Publ., 2002. 265 p. (In Russian).

23. *Rabotnitsa*, 1941, no. 20-21.

24. *Sobranie postanovlenii pravitel'stva Soyuzha Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik* [Collection of Government Regulations of the Union of Soviet Socialist Republics]. 1941, no. 17. (In Russian).

25. *Sobranie postanovlenii pravitel'stva Soyuzha Sovetskikh Sotsialisticheskikh Respublik* [Collection of Government Regulations of the Union of Soviet Socialist Republics]. 1941, no. 5. (In Russian).

26. *Ural — frontu* [The Ural to the front] / P. G. Agaryshev, M. N. Evlanova, A. G. Naumova [i dr.] ; pod red. A. V. Mitrofanovoi. Moscow, Ekonomika Publ., 1985. 344 p. (In Russian).

27. Shmyrov B. D. *Metall Pobedy — My za tsenoi ne postoiim?!* [Metal of the Victory — Whatever it takes!]. *Stranitsy istorii* [Pages of History]. Chelyabinsk, 2009, pp. 47-96. (In Russian).

28. Shuklina N. Ya. *Uchebnye zavedeniya Yuzhno-Ural'skoi zheleznoi dorogi na stantsii Chelyabinsk v gody Velikoi Otechestvennoi voiny* [Educational institutions of South-Ural Railway at Chelyabinsk station during World War II]. *Istoricheskie chteniya : materialy nauch. konf. “Neizvestnaya voina: maloizuchennyye stranitsy Velikoi Otechestvennoi”* [Historical readings: proceedings of scientific conf. “The Unknown War: The little-known pages of the Great Patriotic War”]. Chelyabinsk, 2005, is. 9, pp. 92-98. (In Russian).