

УДК 94(47).084.8:625.1

С. В. Шутов

**Деятельность органов НКВД на Южно-Уральской железной дороге в годы Великой Отечественной войны**

В статье предпринята попытка на основе архивных и опубликованных материалов дать краткую характеристику работы персонала НКВД Южно-Уральской железной дороги в годы войны. Показаны основные задачи, которые стояли перед органами НКВД на железнодорожном транспорте в годы войны: обеспечение общественного порядка; осуществление организованной эвакуации населения и предприятий; контроль за важными объектами и грузами на дороге; ликвидация беспорядков и безнадзорности; борьба с военным и трудовым дезертирством, мародерством, паникерами, распространителями всякого рода провокационных слухов; профилактика и борьба с диверсионной деятельностью противника. Доказано, что реализация этих задач была сопряжена с большими трудностями.

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

Актуальность данной темы определяется принадлежностью системы органов НКВД к разряду социальных ресурсов, обеспечивающих государственную безопасность страны. Статья строится на научном осмыслении одного из самых героических и драматических периодов отечественной истории — Великой Отечественной войны, роли органов государственной безопасности на транспорте в защите и укреплении экономического потенциала, упрочении социально-политической стабильности советского тыла. Исследованиям роли безопасности на железнодорожном транспорте в годы войны посвящено не много работ. Основной труд А. И. Вольхина [3], отражающий различные аспекты деятельности органов НКВД в годы войны, описывает их контрразведывательную деятельность на территории большого Урала и Западной Сибири, а публикации, посвященные южноуральским органам НКВД на транспорте, практически отсутствуют. Косвенно данной тематики касаются исследователи из Оренбурга Р. Р. Хисамутдинова [2, 18, 19, 20], В. В. Блинова [1, 2, 19], Г. Ю. Колесникова [6]. Прочие публикации об отечественных спецслужбах односторонне показывают их роль и место в социальной политике общества. Преимущественно рассматривается либо карательная функция, либо только разведывательная и контрразведывательная. Такая позиция не отражает реальную работу и функции органов госбезопасности: стремится либо их дискредитировать, либо возвеличить, — что также формирует необъективную и неполную картину их деятельности. Цель данной статьи — показать многогранность направлений деятельности органов НКВД на транспорте в годы Великой Отечественной войны.

Органами НКВД на транспорте руководило Транспортное управление НКВД СССР. На каждой железной дороге действовал транспортный отдел НКВД, на станциях — отделения транспортного отдела по железной дороге. Штаты транспортных отделов были утверждены приказом НКВД № 001042 от 10 августа 1941 г. Приказом НКВД № 00345 от 18 февраля 1942 г. на транспортные органы возлагалось также оперативно-чекистское обслуживание железнодорожных войск Наркомата путей сообщения (НКПС).

Охрану общественного порядка на транспорте осуществлял Отдел железнодорожной милиции Главного управления милиции НКВД СССР с подчиненными ему дорожными отделами милиции на железных дорогах. Приказом НКВД № 002169 от 4 октября 1942 г. на базе Отдела железнодорожной милиции образован 4-й отдел (транспортной милиции)

© Шутов С. В., 2016

Транспортного управления НКВД СССР. Дорожные милиции подчинялись соответствующим транспортным отделам НКВД, в которых была введена должность заместителя начальника отдела по милиции [11].

На Урал в годы войны было эвакуировано 667 предприятий, из них на Челябинскую область пришлось 260, что составило 38,9% от всего потока. Кроме того, в Сибирь и Среднюю Азию транзитом шли многочисленные эшелоны с эвакуированными. Например, брянский машиностроительный завод «Красный Профинтерн» уехал в Красноярск в 7750 вагонах [7, с. 106]. Навстречу им шли эшелоны с боеприпасами, вооружением, войсками. Огромная транспортная нагрузка ЮУЖД требовала полной трудовой отдачи всех работников дороги, в том числе и сотрудников транспортных отделов НКВД.

Переброска большого количества людей влияла на социальную обстановку на ЮУЖД. С началом войны преступность на дороге возросла. Совершалось большое количество особо опасных преступлений: убийств, разбоев, имели место факты бандитских нападений на граждан и т.п.

Особенности военного времени, большая засоренность уголовно-преступным элементом, дезертирство с предприятий оборонной промышленности, детская беспорядочность обязывали транспортные отделы НКВД самыми решительными мерами исправлять оперативную обстановку, видоизменять методы и формы борьбы с преступностью [8].

Наряду с увеличившейся нагрузкой на дороги шел отток кадровых сотрудников на фронт. Так, на 1 декабря 1941 г. недокомплект составил 16%, а к марту сократился еще на 20%, кроме того, на фронт ушло значительное количество добровольных помощников и дружинников. Пришлось привлекать к работе женщин и даже подростков (для сопровождения грузов в вагонах, работе «толкачами» для ускорения процесса продвижения вагонов на станциях, сцепки с нужным эшелоном) [12, л. 5]. Была усилена охрана переездов, мостов, хранилищ, организованы ночные дежурства силами молодежи непризывного возраста.

С прибытием эвакуированных цены на рынках области выросли в несколько раз, введение карточной системы породило специфические преступления: подделку продовольственных и промтоварных талонов, всевозможные мошенничества, спекуляцию, кражи карточек. Деньги стремительно обесценивались, на станциях шел стихийный обмен: пара валенок была равна 5 пудам ржаной муки, бутылка водки — пуду муки или центнеру картофеля. Мужской суконный костюм, бывший в употреблении, стоил 1 тысячу рублей, валенки — 600 рублей, килограмм муки — 160 рублей. На подобную торговлю и обмен органы на транспорте закрывали глаза. Но борьба с воровством и хищениями велась на высоком профессиональном уровне. О размерах возвращенных государству ценностей можно судить лишь по одному из завершенных дел. Так, начальник одной из станций ЮУЖД за короткий срок построил себе два дома, приобрел лошадь и четыре коровы, купил много мелкого скота и птицы. Находчивый начальник продал таким же дельцам пять бездокументных вагонов угля (около 300 т) и цистерну солянки. Кроме того, он не гнушался более мелкой торговлей, в частности продал 80 куб. м дров, 17 куб. м пиломатериалов, 12 кг краски. Жена его приторговывала водкой [9, с. 75].

Несмотря на количественное и качественное снижение кадрового состава, перед сотрудниками транспортного НКВД ЮУЖД в первые дни войны были поставлены первоочередные задачи:

1. Все внимание уделить охране правопорядка и безопасности движения поездов.
2. Охранять социалистическую собственность от воров.
3. Приступить к изучению военного дела, организовать группы самообороны.
4. Вести беспощадную борьбу с паникерами, «шептунами» и провокаторами.

5. Оказывать всемерную помощь по формированию истребительных отрядов для выявления шпионов и диверсантов.

6. Провести разъяснительную работу среди населения об организации народного ополчения и боевых дружин с целью охраны общественного порядка и социалистической собственности [12, л. 33].

Данные задачи были написаны кровью. Приведу лишь несколько наиболее ярких примеров, характеризующих их актуальность. Безопасность движения, особенно в горнозаводской части ЮУЖД, постоянно находилась под угрозой. Вот что рассказывает Михаил Семенович Шерстобитов, в то время сотрудник НКВД: «Ужасы войны я узнал в Златоусте. С Дальнего Востока следовал воинский эшелон на фронт и потерпел катастрофу. 300 моряков погибло. Нашу роту подняли по тревоге, погрузили в состав и отправили ликвидировать последствия крушения. Мы вытаскивали тела (точнее, части тел сгоревших моряков), тогда мы получили боевое крещение, увидели массу трупов и поняли, что нас ожидает на фронте» [5, с. 37].

Несмотря на ужесточение дисциплинарных требований и повышение оплаты труда железнодорожников, дефицит кадров и их большая текучесть на ЮУЖД сохранялись до конца войны. Наиболее серьезной оставалась нехватка квалифицированных машинистов и их помощников. В депо ст. Златоуст зимой 1944 г. при потребности в 216 машинистов их было принято и уволено 215. Анализ статистики крушений и аварий на ЮУЖД в 1944 г. выявил, что в 18 случаях проезда сигналов главной причиной являлось утомленное состояние машинистов: 11 человек находились на работе более 12 часов подряд, в том числе 3 машиниста — от 26 до 50 часов. Машинисты боялись заявлять отдых, так как были уверены, что из-за отсутствия замены их через полчаса — час поднимут и заставят вести паровоз. В силу нехватки кадрового резерва классных железнодорожников во многих случаях наказания, назначенные за те или иные дисциплинарные нарушения, оставались на бумаге [10, с. 40—41].

Во время войны обязанности органов НКВД на ЮУЖД значительно расширились, дополнительно к их функциям прибавились такие, как:

1. Борьба с военным и трудовым дезертирством, мародерством, паникерами, распространителями всякого рода провокационных слухов и измышлений.
2. Очистка станций и железнодорожных объектов от преступных элементов.
3. Выявление на магистралях вражеских агентов, провокаторов и т.п.
4. Осуществление организованной эвакуации населения, обеспечение сохранности эвакуированного оборудования и других ценностей, грузов.

Железнодорожные объекты в военное время всегда являлись лакомыми кусками для неприятеля. Южно-Уральская железная дорога с ее стратегическим расположением, эвакуированными сюда сорока процентами промышленного потенциала страны, бесперебойно снабжающая фронт металлом с Магнитки (каждый третий снаряд, каждый второй танк), танками, САУ и «Катюшами» из Танкограда-Челябинска, а также другой военной продукцией более чем двухсот предприятий, постоянно находилась под угрозой диверсионных атак, так как в силу своей удаленности от фронта не могла быть подвергнута налетам вражеской авиации. Об интересе к Уральскому промышленному комплексу свидетельствует операция «Ульм», неудачно проведенная немецкой разведкой, на втором этапе которой планировались диверсии на железнодорожных и энергетических объектах в Челябинской области, на узловых станциях возле Златоуста, Челябинска и Магнитогорска, что должно было, по планам неприятеля, вызвать коллапс на железнодорожном транспорте, перебои в снабжении углем и рудой, отключение энергетики и, как следствие, остановку металлургических домен [4, с. 189].

Борьба с диверсиями и их профилактика шли на протяжении всего военного времени. Если в начале войны, 11 ноября 1941 г., сетовали, что не поймали ни одного шпиона или диверсанта [13, л. 36], то к 1942 г. уже было выявлено несколько случаев повреждения стрелочного оборудования на станции Кропачево. Недалеко от станции Усть-Катав предотвратили диверсию — на железнодорожном полотне лежали спиленные телеграфные столбы. Даже подростки помогли органам НКВД на транспорте выявить и задержать человека, на котором «не так сидела советская форма», кроме того, было снято с поездов еще 69 подозрительных лиц, предотвращен взрыв моста на 119 км станции Шумиха [21, с. 420]. 20 августа 1942 г. дорожный мастер обнаружил на участке пути две мины, самостоятельно (!) их снял, затем выявил подозрительных людей, проследил, сообщил в соответствующие органы, в результате были задержаны диверсанты [14, л. 20 об.].

Война, эвакуация привели к появлению большого количества детей, оставшихся без родителей. Беспризорные дети концентрировались на вокзалах, станциях, полустанках. Необходимо было оперативно решить данную проблему. Борьба с беспризорностью и безнадзорностью — большая политическая и социальная работа. На Южном Урале, в глубоком тылу, дети оставались без надзора в силу занятости родителей и родственников на работе, сокращения занятий в школах до 2,5—3 часов в день; лишались попечения из-за арестов, смерти взрослых от истощения и непосильных нагрузок. Кроме того, в годы войны было эвакуировано из прифронтовых областей (Московской, Тульской, Рязанской, Калининской, Орловской и других) 92 детских дома, 133 интерната, которые насчитывали 15 624 воспитанника. Для борьбы с беспризорностью и безнадзорностью выделялась специальная бригада, которая вела работу по изъятию с вокзалов несовершеннолетних детей, помогала подросткам устроиться в ремесленные училища либо на производство, где подростки могли овладеть рабочей профессией, получали продуктовый паек, одежду, койко-место, но самое главное — они изымались из потенциально преступной среды и включались в оборонную работу на благо Родины. Детей младшего возраста помещали в детские дома. Эта работа велась систематично и постоянно, с родителями безнадзорных детей проводили беседы, накладывали штрафы, проводили разбирательство на партийных и профсоюзных собраниях по месту работы, обследовали квартиры проблемных семей, решали вопросы по улучшению их бытовых условий [15, л. 12, 37].

Значительная работа по пресечению беспризорности и безнадзорности осуществлялась в Челябинской области. Так, в мае 1942 г. принято решение «О мероприятиях по борьбе с детской беспризорностью». Запрещалось пребывание детей до 16-летнего возраста на улицах после 21 часа за исключением случаев, когда дети находились в сопровождении взрослых; пребывание детей до 16-летнего возраста, в том числе учащихся РУ, ФЗО, ЖУ, на вечерних спектаклях, киносеансах позже 8 часов вечера, а также допуск их после 21 часа в клубы, сады, парки культуры, стадионы, за исключением организованных посещений по специальному разрешению горно или управления трудовых резервов; не разрешалось продавать детям и подросткам, не достигшим 16-летнего возраста, пиво, виноградные вина и другие спиртные напитки, игральные карты, табачные и пиротехнические изделия; покупать у детей какие бы то ни было предметы и вещи, в том числе книги, за исключением организованной покупки учебников в школах, а также воспрещалось детям заниматься чисткой обуви на улицах и скверах без особого разрешения финансовых органов. Вместе с тем проводилась активная работа с родителями безнадзорных детей. Принятые меры способствовали сокращению числа задержанных в четвертом квартале безнадзорных детей по сравнению с третьим кварталом наполовину (табл. 1).

Таблица 1

Количество задержанных беспризорных и безнадзорных детей по Челябинской области за 1942 г.

1942 год	Беспризорные	Безнадзорные	Всего
1 квартал	320	2791	3111
2 квартал	670	3485	4155
3 квартал	1695	7746	9441
4 квартал	2534	3374	5908
Всего	5219	17 396	22 615

Составлено по: ОГАЧО. Ф. П-92. Оп. 5. Д. 221. Л. 19.

Данные таблицы свидетельствуют, что всего за 1942 г. в Челябинской области было задержано 22 615 детей, из них беспризорных — 5219, безнадзорных — 17 396 человек.

Весной 1943 г. в Челябинской области во время декадника по борьбе с детской беспризорностью и безнадзорностью огромную помощь органам НКВД оказали комсомольские организации ЮУЖД и 560 человек несоюзной молодежи, 210 учителей железнодорожных школ. В результате удалось задержать 231 человека, из них: бежавших из школ ФЗО и РУ — 98, из детприемников НКВД — 22, прочих — 129 [2, с. 138—146].

Кроме основной работы, описанной выше, органы на транспорте занимались неспецифической для себя деятельностью. Собирали деньги на оборонные мероприятия, в фонд обороны было внесено 7110 руб., собраны средства на танковую колонну «Чекист Урала», на бронепоезд — 13 730 руб., проведены три денежно-вещевые лотереи, средства которых пошли на нужды фронта. Участвовали в военных займах 1942—1943 гг. В целях помощи ЮУЖД утеплили своими силами паровоз. Было взято шефство над домом-интернатом инвалидов войны [16, л. 20 об.], собирали теплые вещи для бойцов Красной Армии (отправлено 596 полушубков), подарки для бойцов (22 339 шт.) [16, л. 20]. Проводили лекции, беседы по выборам в Верховный Совет СССР, по основам Конституции [17, л. 17].

Органы НКВД на ЮУЖД в годы Великой Отечественной войны выполнили возложенные на них задачи по сохранению общественного порядка, стали первым фильтром на пути военных и трудовых дезертиров, сформировали атмосферу всеобщей бдительности, предотвратили возможные диверсии, вели борьбу с воровством и бандитизмом, приняли непосредственное участие в эвакуационных процессах. Помогали ликвидировать беспризорность и безнадзорность. В целом способствовали выполнению главной задачи — обеспечить бесперебойное движение железнодорожного транспорта в условиях эвакуации и снабжение фронта.

#### Список использованных источников и литературы

1. Блинова В. В. Деятельность органов НКВД Южного Урала в годы Великой Отечественной войны : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Оренбург, 2008. 36 с.
2. Блинова В. В., Хисамутдинова Р. Р. Великая Отечественная война и органы НКВД Южного Урала. Оренбург : Изд-во ОГПУ, 2007. 224 с.
3. Вольхин А. И. Деятельность органов государственной безопасности Урала и Западной Сибири в годы Великой Отечественной войны, 1941—1945 гг. : автореф. дис. ... д-ра ист. наук. Екатеринбург, 2001. 29 с.
4. Кашин В. В. Урал под прицелом. Операция «Ульм». Нижний Тагил : Книжный дом «ХлопотовЪ» (ООО «ДиАл»), тип. «Репринт», 2015. 296 с.
5. Книга памяти — биографические очерки к 70-летию Победы. Челябинское региональное отделение Общероссийской общественной организации «Ассоциация юристов России». Челябинск, 2015. 177 с.
6. Колесникова Г. Ю. Железнодорожный транспорт Южного Урала в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Оренбург, 2006. 30 с.

7. Лоскутов С. А. Южно-Уральская магистраль: Историко-экономический очерк. Челябинск : Урал. гос. ун-т путей сообщения, Челяб. ин-т путей сообщения, 2001. 216 с.
8. Материалы по истории Челябинской милиции [Электронный ресурс]. URL : [http://raritetchel.ucoz.ru/load/dokumenty\\_i\\_materialy/materialy\\_po\\_istorii\\_cheljabinskoj\\_milicii/cheljabinskaja\\_milicija\\_v\\_gody\\_vojny/16-1-0-87](http://raritetchel.ucoz.ru/load/dokumenty_i_materialy/materialy_po_istorii_cheljabinskoj_milicii/cheljabinskaja_milicija_v_gody_vojny/16-1-0-87) (дата обращения 15.01.2016).
9. Павленко В. Д., Павленко Г. К. Южный Урал. Великая Отечественная война: к 70-летию со Дня Победы. Челябинск : ОГБУК «Челябинский государственный краеведческий музей», 2014. 119 с.
10. Палецких Н. П. Социальная структура ЮУЖД в годы Великой Отечественной войны // Достижения науки — производству : материалы ЛП Международ. науч.-тех. конф. Челябинск : ЧГАА, 2013. Ч. 1. С. 40—45.
11. Транспортные отделы НКВД [Электронный ресурс]. URL: <http://shieldandsword.mozohin.ru/VD3462/nkvd4143/transport.htm> (дата обращения 15.01.2016).
12. Объединенный Государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. П-3053. Оп. 1. Д. 4.
13. ОГАЧО. Ф. П-3053. Оп. 1. Д. 10.
14. ОГАЧО. Ф. П-3053. Оп. 1. Д. 12.
15. ОГАЧО. Ф. П-3053. Оп. 1. Д. 3.
16. ОГАЧО. Ф. П-3053. Оп. 1. Д. 14.
17. ОГАЧО. Ф. П-3053. Оп. 1. Д. 21.
18. Хисамутдинова Р. Р. Деятельность органов НКВД Чкаловской области в годы Великой Отечественной войны // IX Царскосельские чтения : материалы Всерос. науч.-практ. конф. / под ред. В. Н. Скворцова. СПб., 2005. С. 183—185.
19. Хисамутдинова Р. Р., Блинова В. В. Деятельность органов НКВД на Южном Урале в годы Великой Отечественной войны // Вестник Оренбургского государственного университета. 2006. № S12. С. 179—184.
20. Хисамутдинова Р. Р. Пресечение кражи хлеба органами НКВД Южного Урала в годы Великой Отечественной войны и после ее окончания // Предупреждение преступлений и правонарушений в современной России: теория и практика : материалы межрегиональной науч.-практ. конф. / отв. ред. О. А. Смирнова [и др.]. Оренбург : Димур, 2007. С. 421—426.
21. Шутов С. В. Южно-Уральская железнодорожная магистраль в начале Великой Отечественной войны // Народы Южного Урала на страже Родины : материалы Всерос. науч.-практ. конф. / под общ. ред. В. В. Амелина : ООО ИПК «Университет». Оренбург, 2014. С. 419—423.

Поступила в редакцию 09.02.2016 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).084.8:625.1

**S. V. Shutov**

### **NKVD activities at South-Ural railway during Great Patriotic war**

On the basis of archival and published materials the article attempts to give a brief description of the personnel of the NKVD of the South Ural Railway during World War II. The basic tasks the NKVD had on the railway during the war are shown: public order; implementation of an organized evacuation of the population and businesses; control of important objects and goods on the road; elimination of homelessness and neglect; struggle with military desertion and labor, looting, panic-mongers, distributors of all kinds of provocative rumors; prevention and control of sabotage enemy operations. It is proved that the realization of these objectives presented severe difficulties.

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

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

## References

1. Blinova V. V. *Deyatel'nost' organov NKVD Yuzhnogo Urala v gody Velikoi Otechestvennoi voiny : avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [Activities of the NKVD of the Southern Urals during the Great Patriotic War. Abstr. Cand. Dis.]. Orenburg, 2008. 36 p. (In Russian).
2. Blinova V. V., Khisamutdinova R. R. *Velikaya Otechestvennaya voina i organy NKVD Yuzhnogo Urala* [The Great Patriotic War and the NKVD of the Southern Urals]. Orenburg, OGPU Publ., 2007. 224 p. (In Russian).
3. Volkhin A. I. *Deyatel'nost' organov gosudarstvennoi bezopasnosti Urala i Zapadnoi Sibiri v gody Velikoi Otechestvennoi voiny, 1941—1945 gg. : avtoref. dis. ... d-ra ist. nauk* [The activities of the state security of the Urals and Western Siberia during the Great Patriotic War of 1941—1945. Abstr. Dr. Dis.]. Yekaterinburg, 2001. 29 p. (In Russian).
4. Kashin V. V. *Ural pod pritselom. Operatsiya "Ulm"* [Ural gunpoint. Operation "Ulm"]. Nizhniy Tagil, 2015. 296 p. (In Russian).
5. *Kniga pamyati — biograficheskie ocherki k 70-letiyu Pobedy. Chelyabinskoe regional'noe otdelenie Obshcherossiiskoi obshchestvennoi organizatsii "Assotsiatsiya yuristov Rossii"* [Memory Book — biographical sketches of the 70th anniversary of the Victory. Chelyabinsk regional department of the All-Russian public organization "Association of Lawyers of Russia"]. Chelyabinsk, 2015. 177 p. (In Russian).
6. Kolesnikova G. Yu. *Zheleznodorozhnyi transport Yuzhnogo Urala v gody Velikoi Otechestvennoi voiny 1941—1945 gg. : avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [Rail transport of the Southern Urals during the Great Patriotic War of 1941—1945 period. Abstr. Cand. Dis.]. Orenburg, 2006. 30 p. (In Russian).
7. Loskutov S. A. *Yuzhno-Ural'skaya magistral': Istoriko-ekonomicheskii ocherk* [South-Ural Railway: Historical and economic essay]. Chelyabinsk, 2001. 216 p. (In Russian).
8. *Materialy po istorii Chelyabinskoi militsii* [Materials on the history of the Chelyabinsk police]. Available at: [http://raritetchel.ucoz.ru/load/dokumenty\\_i\\_materialy/materialy\\_po\\_istorii\\_cheljabinskoj\\_milicij/cheljabinskaja\\_milicija\\_v\\_gody\\_vojny/16-1-0-87](http://raritetchel.ucoz.ru/load/dokumenty_i_materialy/materialy_po_istorii_cheljabinskoj_milicij/cheljabinskaja_milicija_v_gody_vojny/16-1-0-87) (accessed 15.01.2016).
9. Pavlenko V. D., Pavlenko G. K. *Yuzhnyi Ural. Velikaya Otechestvennaya voina: k 70-letiyu so Dnya Pobedy* [Southern Urals. The Great Patriotic War: the 70th anniversary of Victory Day]. Chelyabinsk, 2014. 119 p. (In Russian).
10. Paletskikh N. P. *Sotsial'naya struktura YuUZhD v gody Velikoi Otechestvennoi voiny* [Social structure of South-Ural Railway during the Great Patriotic War]. *Dostizheniya nauki — proizvodstvu : materialy LII Mezhdunar. nauch.-tekh. konf.* [Advances in science — production: Proceedings of LII Intern. scientific-tech. conf.]. Chelyabinsk, ChGAA Publ., 2013. Part 1. P. 40-45. (In Russian).
11. *Transportnye otdely NKVD* [Transportation departments of the NKVD]. Available at: <http://shieldandsword.mozohin.ru/VD3462/nkvd4143/transport.htm> (accessed 15.01.2016).
12. *Ob'edinennyi gosudarstvennyi arkhiv Chelyabinskoi oblasti* (OGACHO) [United State Archives of the Chelyabinsk region]. F. P-3053. Op. 1. D. 4.
13. OGACHO. F. P-3053. Op. 1. D. 10.
14. OGACHO. F. P-3053. Op. 1. D. 12.
15. OGACHO. F. P-3053. Op. 1. D. 3.
16. OGACHO. F. P-3053. Op. 1. D. 14.
17. OGACHO. F. P-3053. Op. 1. D. 21.
18. Khisamutdinova R. R. *Deyatel'nost' organov NKVD Chkalovskoi oblasti v gody Velikoi Otechestvennoi voiny* [NKVD activities of the Chkalov region during the Great Patriotic War]. *IX Tsarskoselskie chteniya : materialy Vseros. nauch.-prakt. konf. / pod red. V. N. Skvortsova* [IX Tsarskoselsky reading: Proceedings of scientific-practical. conf., ed. by V. N. Skvortsov]. St. Petersburg, 2005. P. 183-185. (In Russian).
19. Khisamutdinova R. R., Blinova V. V. *Deyatel'nost' organov NKVD na Yuzhnom Urale v gody Velikoi Otechestvennoi voiny* [NKVD activities in the southern Urals during the Great Patriotic War]. *Vestnik Orenburgskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2006, no. S12, pp. 179-184. (In Russian).
20. Khisamutdinova R. R. *Presechenie krazhi khleba organami NKVD Yuzhnogo Urala v gody Velikoi Otechestvennoi voiny i posle ee okonchaniya* [NKVD preventing the theft of bread in the Southern Urals during the Great Patriotic War and post-war period]. *Preduprezhdenie prestuplenii i pravonarushenii v sovremennoi Rossii: teoriya i praktika : materialy mezhregionalnoi nauch.-prakt. konf. / otv. red. O. A. Smirnova (i dr.)* [Prevention of

crimes and offenses in modern Russia: Theory and Practice: Proceedings of the interregional scientific-practical conf., ed. by O. A. Smirnova et al.]. Orenburg, Dimur Publ., 2007. p. 421-426. (In Russian).

21. Shutov S. V. Yuzhno-Ural'skaya zheleznodorozhnaya magistral' v nachale Velikoi Otechestvennoi voiny [South-Ural Railway at the beginning of the Great Patriotic War]. *Narody Yuzhnogo Urala na strazhe Rodiny : materialy Vseros. nauch.-prakt. konf. / pod obshch. red. V. V. Amelina* [The peoples of the South Urals guarding Homeland: Proceedings of scientific-practical. conf. Ed. by V. V. Amelin]. Orenburg, IPK "Universitet" Publ., 2014, pp. 419-423. (In Russian).