

И. ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ

Научная статья

УДК 908:94(470.55)''1942/1945

doi:10.18503/2658-3186-2025-9-1-27-35

Движение кадров в Челябинском трамвайно-троллейбусном управлении в 1942–1945 гг.

Марина Николаевна Потёмкина¹, Юлия Николаевна Храмшина²

^{1,2}Магнитогорский государственный технический университет им. Г. И. Носова, Магнитогорск, Россия, mpotemkina@mail.ru, <http://orcid.org/0000-0001-7056-1258>

²yu.hramshina@magtu.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9859-4991>

Автор, ответственный за переписку: Храмшина Юлия Николаевна, yu.hramshina@magtu.ru

Аннотация. Статья посвящает кадровую политику в трамвайно-троллейбусном предприятии города Челябинска – одного из крупных центров эвакуации в годы Великой Отечественной войны. Предмет исследования – количественные показатели численности кадров трамвайно-троллейбусного предприятия. Актуальность исследования вызвана возможностью изучения кадровой политики городского коммунального предприятия в чрезвычайных условиях военного времени. Впервые в отечественной историографии городского электро-транспорта ротация кадров на предприятии проанализирована на основе статистических данных по месяцам. Методологическая рамка исследования – новая рабочая история. Работа построена на анализе частотной выборки приказов директора Челябинского Трамвайно-Троллейбусного треста за январь, июль 1942, 1944, 1945 гг. По итогам работы авторы пришли к выводу о возможности наметить ряд тенденций в работе периферийных трамвайно-троллейбусных предприятий в годы Великой Отечественной войны: сохранение трудовых правонарушений, несмотря на ужесточение трудового законодательства в военное время. Выраженные сезонные различия в динамике увольнений, наряду с дисбалансом между количеством увольнений в Службе подвижного состава и интенсивностью кадровых перемещений в других подразделениях, указывают на специфику применения трудового законодательства. Пополнение штата производилось за счет механизмов мобилизационной экономики военного времени.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, коммунальное хозяйство, городской электротранспорт, кадровая политика, советские рабочие, дисциплина труда

Для цитирования: Потёмкина М. Н., Храмшина Ю. Н. Движение кадров в Челябинском трамвайно-троллейбусном управлении в 1942–1945 гг. // Гуманитарно-педагогические исследования. 2025. Т. 9. № 1. С. 27–35. doi:10.18503/2658-3186-2025-9-1-27-35.

II. HISTORY

RUSSIAN HISTORY

Original article

Staff Rotation in Chelyabinsk Tram and Trolleybus Department in 1942–1945

Marina N. Potemkina¹, Julia N. Khrashina²

^{1,2}Nosov Magnitogorsk State Technical University, Magnitogorsk, Russia

¹mpotemkina@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-7056-1258>

²yu.hramshina@magtu.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9859-4991>

Corresponding author: Julia N. Khrashina, yu.hramshina@magtu.ru

Abstract. The article covers the personnel policy in the tram and trolleybus enterprise of the city of Chelyabinsk

© Потёмкина М. Н., Храмшина Ю. Н., 2025.

one of the major evacuation centers during the Great Patriotic War. The subject of the study are quantitative indicators of the personnel number of the tram and trolleybus enterprise. The relevance of the study is caused by the possibility of studying the personnel policy of the city municipal enterprise in the emergency conditions of wartime. For the first time in the domestic historiography of urban electric transport, the rotation of personnel at the enterprise is analyzed on the basis of statistical data by months. The methodological framework of the study is a new working history. The work is based on the analysis of the frequency sample of orders of the director of the Chelyabinsk Tram and Trolleybus Trust for January, July 1942, 1944, 1945. Basing on the results of the work, the authors concluded that it is possible to outline a number of trends in the work of peripheral tram and trolleybus enterprises during the Great Patriotic War. The persistence of labour violations despite the tightening of labour legislation during wartime. The pronounced seasonal differences in the dynamics of layoffs, along with the imbalance between the number of layoffs in the Rolling Stock Service and the intensity of personnel transfers in other departments, indicate the specifics within the application of labor legislation. The staff was replenished using the mechanisms and resources of the wartime mobilization economy.

Keywords: Great Patriotic War, public utilities, urban electric transport, personnel policy, Soviet workers, labor discipline

For citation: Potemkina M. N., Khramshina J. N. Staff Rotation in Chelyabinsk Tram and Trolleybus Department in 1942–1945, *Gumanitarno-pedagogicheskie issledovaniya = Humanitarian and pedagogical Research*, 2025, vol. 9, no. 1, pp. 27–35. (In Russ.) doi:10.18503/2658-3186-2025-9-1-27-35.

Введение

Основной вид общественного транспорта в РСФСР в 1930-е – 1940-е гг. – трамвай. Доля трамвая в общем количестве пассажирских перевозок по стране согласно данным Народного комиссариата коммунального хозяйства РСФСР (далее – НККХ РСФСР) за Первую пятилетку составила 95 %, за Вторую пятилетку 92,5 % [1, л. 22]. В годы Великой Отечественной войны трамвай был единственным видом массового транспорта по грузовым и пассажирским перевозкам [2, л. 19]. Особенности работы трамвайных предприятий в условиях военного времени – крайняя лимитированность ресурсов и сильная текучесть кадров. Например, за 1940 г. текучесть кадров в трамвайном предприятии Челябинска составила более 100 % [3]. С 1940 г. наблюдалось ужесточение трудового законодательства СССР [4, с. 25, 37]. В Указе Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. увольнения как санкция за прогулы работников были заменены исправительными работами по месту работы [5].

В годы Великой Отечественной войны действовало чрезвычайное рабочее законодательство, материально-бытовое обеспечение работников сократилось, а условия труда ухудшились. Часть работников не готовы были мириться с тяжелыми условиями и прибегали к крайним реакциям. Например, 8 человек (кондукторы и вагоновожатые) отказались выйти на смену 7 ноября 1942 г. ввиду того, что трамвайный парк не отапливался, вагоны не были остеклены [6, л. 30]. В этой связи анализ архивных источников, в частности, приказов по личному составу управляющего трамвайным предприятием может раскрыть дополнительные факторы, оказывавшие влияние на численность работников, и приблизиться к пониманию механизмов реализации кадровой политики в то время.

Хронологические рамки исследования 1942–1945 гг. связаны с возможностью рассмотрения работы трамвайного предприятия в условиях «естественного эксперимента» Великой Отечественной войны.

Выбор трамвайного предприятия Челябинска в качестве предмета анализа обусловлен перспективой отражения типичной ситуации провинциального города, к которой относились все трамвайные предприятия РСФСР, за исключением Москвы и Ленинграда.

Трамвайно-троллейбусные предприятия были выделены в качестве предмета исторических исследований только в постсоветской историографии. Методологический плюрализм, рассекречивание архивных источников, расширение возможностей научной коммуникации позволили ученым обратить внимание на табуированные или считавшиеся ранее второстепенными темы. Несмотря на обилие юбилейных изданий, посвященных истории отдельных трамвайных предприятий, научных работ среди них мало, а обобщающие труды – историографическая редкость. К работе общего характера можем отнести монографию И. Б. Орлова, в которой кадровый состав рассмотрен по касательной [7, с. 90–99]. Некоторые стороны работы челябинского трамвая были упомянуты в работах уральских исследователей. Общая картина работы городского хозяйства и трамвая, как его части, в отдельные хронологические периоды для Челябинска представлена в работах Н. П. Палецких [8], Е. В. Кокурина [9]. Статистические данные о работе трамвая в Челябинске в годы Великой Отечественной войны представлены в исследовании В. А. Рубина [10]. Трамвай как один из компонентов

социалистических городов фигурирует в работе К. Д. Бугрова при предъявлении сюжетов об инфраструктуре и мифологии городов [11, с. 122, 225, 375]. Общие сведения о работе челябинского трамвайно-троллейбусного предприятия, подкрепленные значительным корпусом фотографий, содержатся в альбоме «Челябинский трамвай – Челябинский троллейбус» [12]. Обеспеченность материальными и кадровыми ресурсами в процессе расширения путевого хозяйства в 1941–1945 гг. [13] и взаимодействие промышленных предприятий с челябинским трамвайным предприятием были проанализированы авторами данной статьи в предшествующих публикациях [14]. Однако анализ кадрового состава остается историографической лакуной и требует более детального изучения.

Материалы и методы

Исследования проведено в русле новой рабочей истории, базируется на теории мотивации труда, представленных трудах С. В. Журавлева, А. М. Маркевича и др. Названная методология позволила провести микроисторический анализ [15, с. 9], обратиться к истории конкретных предприятий, воспользовавшись принципом «истории снизу» [16, с. 6], и проверить гипотезу о влиянии на мотивацию рабочих трамвайного предприятия и, как следствие, на текучесть кадров природных условий и материального обеспечения.

Базовый источник исследования – приказы по личному составу директора Трамвайно-троллейбусного управления Челябинска (далее – ЧТТУ), отложившиеся в фонде Р-1757 Объединённого государственного архива Челябинской области (ОГАЧО). Трамвайное предприятие Челябинска сменило несколько организационно-правовых форм и наименований. С 5 января 1932 г. по 4 октября 1942 г. – Трамвайный трест Коммунального отдела Челябинского Горисполкома, с 5 октября 1942 г. по 21 сентября 1944 г. – Трамвайно-троллейбусный трест Коммунального отдела Челябинского Горисполкома, с 22 сентября 1944 г. по 28 января 1985 г. – Трамвайно-троллейбусное управление Челябинского горисполкома (ЧТТУ).

Использована частотная выборка источников. В выборку вошли приказы по личному составу за два месяца, которые характеризовались максимально экстремальными условиями для работы, а именно: за январь и июль 1942, 1944, 1945 гг. Приказы за 1943 г. не удалось выявить в архиве. Что составляет 16 % от общего количества приказов. Здесь и далее по тексту, а также в приведенных диаграммах и гистограммах вся статистика подсчитана авторами на основе приказов по личному составу директора ЧТТУ [17, лл. 1–4, 20–24; 18, лл. 1–7, 30–33; 19, лл. 1–9, 111, 112, 118, 121, 126–132, 136]. Январь был выбран как самый холодный и один из самых снежных месяцев в Челябинской области, июль – как самый жаркий месяц в году. Среднемесячная температура января по городу Челябинску, согласно наблюдениям с 1931 по 1960 гг., составила $-15,8^{\circ}\text{C}$, аналогично по июлю – $+18,4^{\circ}\text{C}$. Наибольшее среднее максимальное суточное количество осадков зафиксировано для июля – 28 мм. [20, с. 111, 269]

В частотную выборку попали 38 приказов по личному составу ЧТТУ, в которых были указаны сведения о зачислении, увольнении, переводе 304 работников. Интерпретация полученных результатов производилась на основе анализа подзаконных нормативно-правовых актов, сформированных Народным комиссариатом коммунального хозяйства РСФСР.

Результаты и обсуждение

Общее число работников ЧТТУ за годы войны снижалось (см. рисунок 1). На 1 января 1946 г. было 482 работника трамвая, в число которых входили 49 инженерно-технических работников, 42 водителя, 71 кондуктор; по троллейбусу – 109 чел., из них водителей 25, кондукторов 17 [21, л. 8–10]. По предварительным данным Главного управления трамваем и троллейбусом при НККХ РСФСР за декабрь 1941 г. в связи с призывом в Рабоче-крестьянскую Красную армию (далее – РККА) обеспеченность рабочей силой трамвайного предприятия Челябинска составляла 73,6 % от плановой: в наличие было 640 человек, при том что планировалось иметь 870 человек [22, л. 4 об.]. При этом в НККХ РСФСР недокомплект рабочей силы связывали не только с мобилизацией в ряды РККА, но и с недостаточной вербовкой и подготовкой кадров, неудовлетворительными бытовыми условиями. Аналогично в Областном Отделе коммунального хозяйства первопричиной недостатка кадров, например, в 1942 г. называли тот факт, что администрация треста не позаботилась «несмотря на многократные указания Областного отдела коммунального хозяйства, о подготовке кадров необходимых профессий», и поэтому в ЧТТУ не хватало слесарей, сварщиков, вагоновожатых [23, л. 3].

В представленной выборке приказов фигурируют 162 женщины, 119 мужчин, пол 23 человек определить не удалось. Соотношение – 73 % женщин – в целом не противоречит имеющимся данным по трамвайным предприятиям РСФСР, где на 1 января 1945 г. – 76 %, и данным по трамвайному хозяйству ЧТТУ, в котором на 1 января 1945 г. – 67 % женщин от общего числа работников соответственно [24, л. 10].

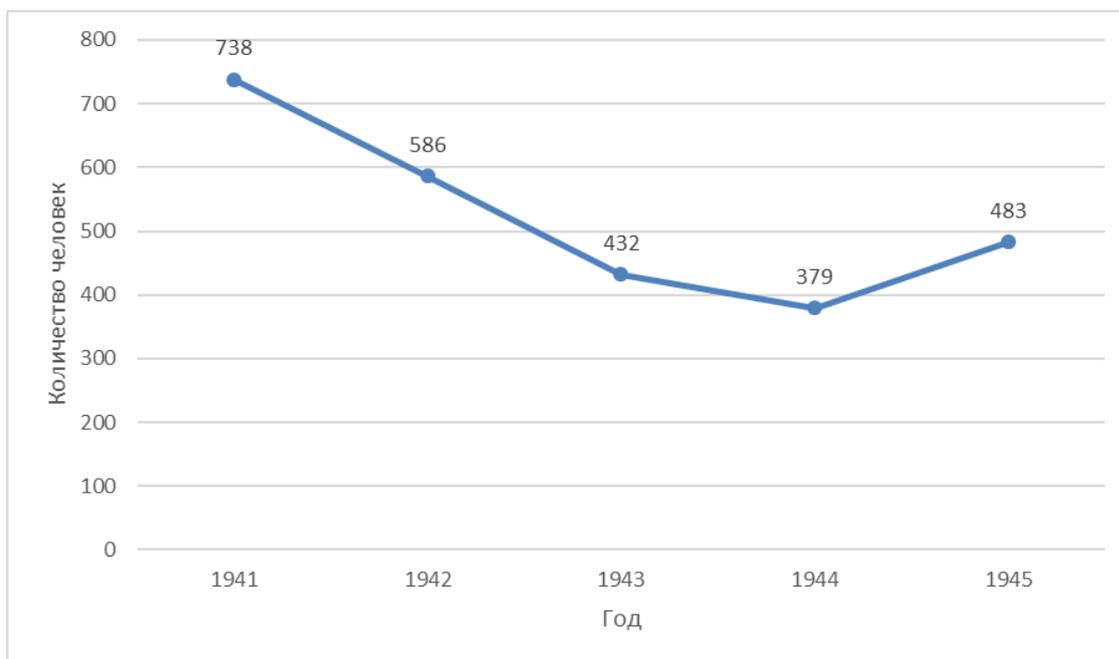


Рис. 1 – Общее число рабочих и служащих по эксплуатации в трамвайном предприятии Челябинска с 1941 по 1945 гг. [25].

В приказах за январь и июль только примерно 9 % случаев – это случаи, связанные с самовольным оставлением производства, увольнениями по личным заявлениям, по состоянию здоровья. При этом сохранившиеся данные за 1940 г. и 1946 г. показывают высокую степень текучести кадров. В 1940 г. было принято 886 работников, уволено – 892 чел., в 1946 г. принято 180 работников и уволено 250 [26, л. 68]. Следовательно, погодные условия не являлись решающим фактором отказа

от работы или не могут быть интерпретированы как решающий фактор на основании представленной здесь выборки.

И в выборке, сделанной по месяцам, количество уволенных намного меньше количества зачисленных, что не позволяет считать тяжелых природные условия, холодные помещения ведущей причиной увольнений (см рисунок 2).

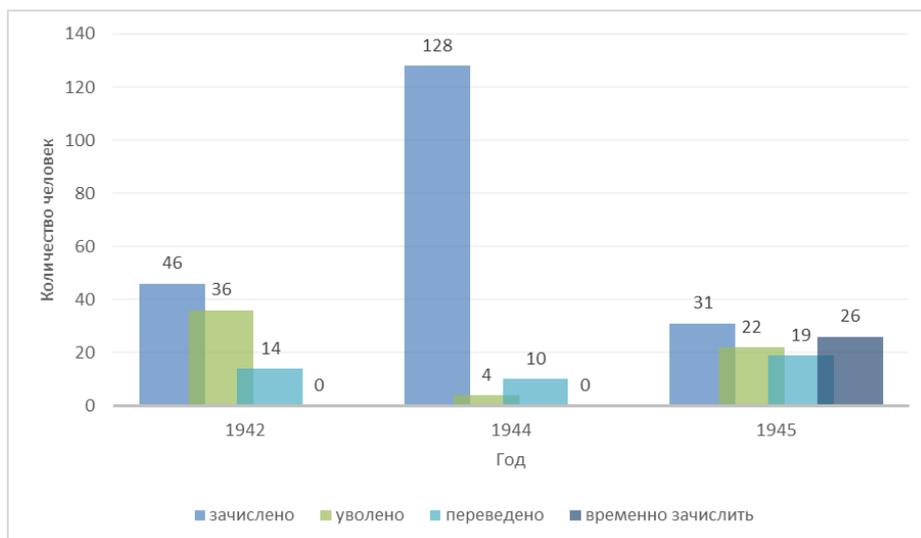


Рис. 2 – Динамика кадровой политики ЧТТУ в 1942, 1944, 1945 гг.

С другой стороны, в подшивке приказов по личному составу нами обнаружены приказы о направлении дел работников ЧТТУ в народный суд Тракторозаводского района Челябинска в январе 1945 г.: за самовольное оставление производства – 13 дел, за прогулы – 16 дел [19, л. 16–18]. На наш взгляд, это является скорее косвенным подтверждением тезиса, доказанного на материалах

оборонных предприятий, о том, что ужесточение трудового законодательства военного времени не только не ликвидировало текучесть кадров [27; 28], но и не помогло изжить трудовые преступления [4, с. 128; 29]. Перечень предприятий, отнесенных к оборонным, планомерно расширялся к концу войны и включал в себя угольные шахты, текстильные фабрики, заводы по производству синтетического каучука, шинные заводы, газовую промышленность, а к маю 1943 г. на военное положение были переведены предприятия транспорта [30, с. 217]. Трамвайно-троллейбусные предприятия, как и остальные предприятия коммунального хозяйства, не были переведены на военное положение, соответственно интерпретация нарушений трудовой дисциплины в них осуществлялось на основе Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. [5].

Рассмотрим количественные характеристики в зависимости от подразделений трамвайно-троллейбусного управления. Наибольшее количество увольнений, исключения из списка работников, освобожденных от работы (41 %) зафиксировано в Службе подвижного состава, 17 % – в Службе Движения, 16 % в Управлении ЧТТУ. Наименьшее количество увольнений (по 3 %) – в ВАРЗ и МТС. Такое процентное соотношение, вероятно, отражает состояние условий труда по службам, степень использования трудовых кадров низкой квалификации.

К ответственности Службы подвижного состава относился ремонт вагонов [31, с. 18], условия для которого отсутствовали, так как ремонтных помещений не хватало, а имевшиеся не отапливались. Ядро службы движения составляли кондуктора, водители трамваев, которые работали в условиях перебоев работы электричества, заносов путей зимой, в неотапливаемых и ветхих вагонах, испытывая при этом недовольства пассажиров [3].

Данные о количестве уволенных, исключенных и освобожденных от работы (см. рисунок 3) не согласуются с данными о движении кадров по службам, приведенными на рисунке 4.

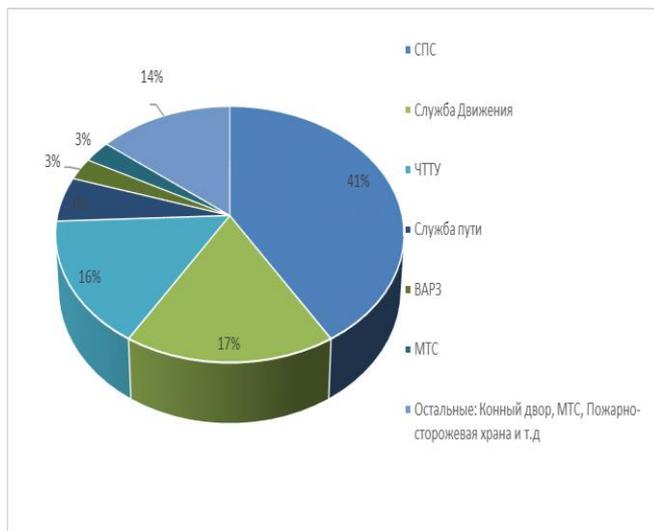


Рис. 3 – Количество уволенных, исключенных, освобожденных от работы по службам.

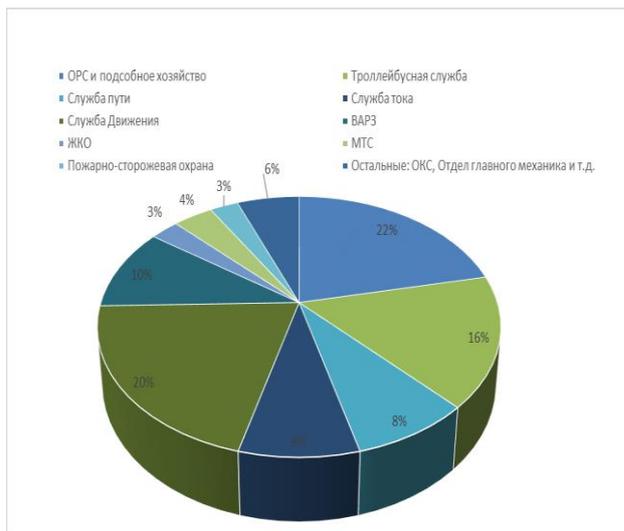
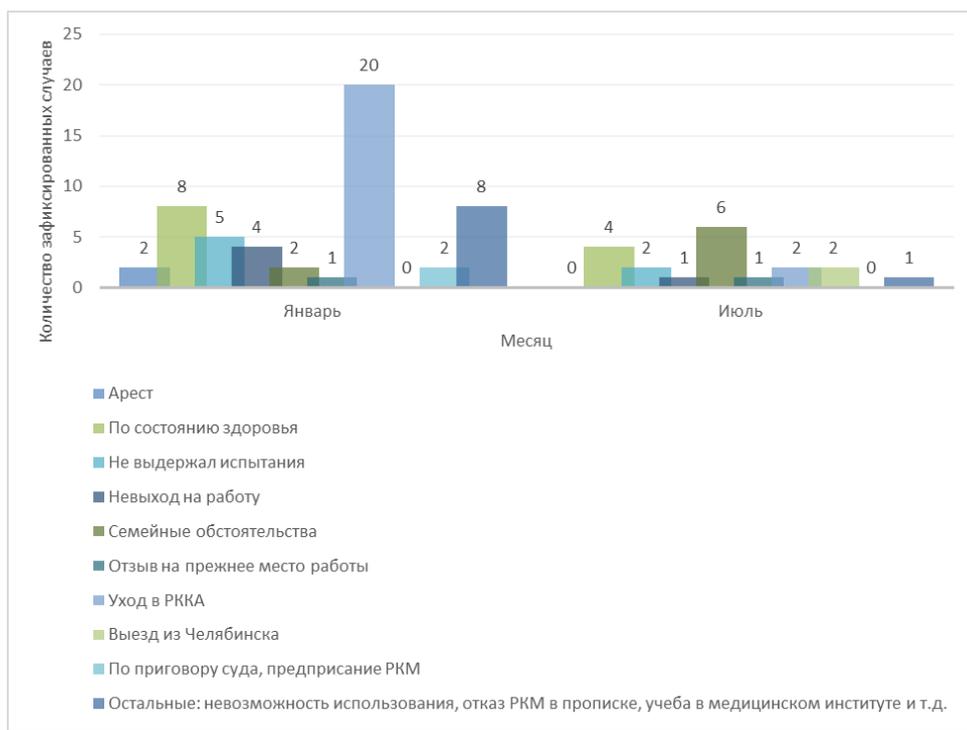


Рис. 4 – Движение кадров в ЧТТУ в 1941–1945 гг. по службам.

Наибольшее количество увольнений в 1942, 1944, 1945 гг. в ЧТТУ было зафиксировано по Службе подвижного состава, однако наиболее интенсивное движение кадров наблюдалось в Отделе рабочего снабжения, Подсобном хозяйстве и в Службе движения. Обозначенное противоречие может быть объяснено практикой применения Указа от 26 июня 1940 г., предусматривавшего наказание за нарушение трудовой дисциплины в виде перевода внутри предприятия на более тяжелые работы или работы, не требовавшие высокой квалификации. Например, за систематическое нарушение трудовой дисциплины в июле 1942 г. кондуктор и вагоновожатый были переведены из Службы движения в Службу подвижного состава чернорабочими [17, л. 21 об.].

Сравнительный анализ данных об увольнениях выявил выраженные сезонные различия, в частности, в январе зафиксировано 52 увольнения, что значительно превышает показатель июля – 19 чел. Анализ причин увольнений показал, что для января характерна более высокая доля увольнений, связанных с криминогенными факторами – 15 %, по сравнению с июлем – 5 %. Соотношение увольнений по состоянию здоровья также различается, составляя 2:1 в пользу января (8 случаев против 4). Единственной причиной увольнений, более характерной для июля, являлись семейные обстоятельства, которых в июле было зафиксировано 6 случаев против 2 в январе (см. рисунок 5).



В исследуемый период стабильность работы ЧТТУ была поддержана за счет приема новых сотрудников. В 1942 г. в было принято 46 работников, в 1945 г. – 31 чел., наиболее интенсивное пополнение осуществлено в 1944 г. – 128 чел. Вероятно, одним из значимых факторов, оказавших влияние на количество поступивших работников, следует считать распоряжение СНК СССР № 15702-р от 1 июля

Рис. 5 – Основные причины увольнения по ЧТТУ за 1942, 1944, 1945 гг., вошедшие в выборку.

1944 г., в соответствии с которым ЧТТУ была оказана помощь кадрами и материальными ресурсами со стороны предприятий и организаций Челябинска [32, л. 104-106].

Источники комплектования штата отличались разнообразием и менялись во времени (см. рисунок 6). Так, в 1942 г. штат в основном пополнялся рабочей колонной № 2 при заводе № 78 и кадрами, направленными от Горисполкома. В 1944 г. преобладали переводы с промышленных предприятий, преимущественно с завода № 549, Мельзавод № 2, а также вольный найм и мобилизация райисполкома.

В 1945 г. преобладающим источником пополнения штата стали временные работники из колхоза «Салават» – 25 чел., а также мобилизация райисполкомом и привлечение работников с других предприятий, а именно: два человека с завода № 541, по одному человеку с Молкомбината, Особторга, Драмтеатра, Швейной мастерской.

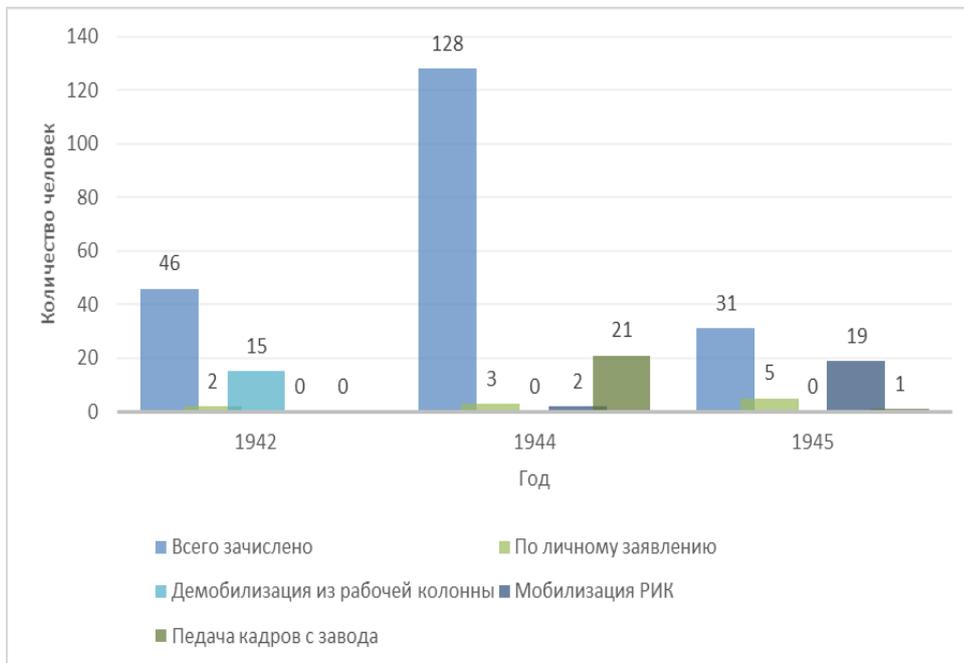


Рис. 6 – Основные каналы пополнения штата ЧТТУ в 1942, 1944, 1945 гг.

Заключение

Представленные данные, полученные с помощью анализа частотной выборки приказов по личному составу Челябинского трамвайно-троллейбусного управления (ЧТТУ) в 1942, 1944, 1945 гг., дают основания и возможность предварительно зафиксировать ряд тенденций, обусловленных военным временем: во-первых, феминизация рабочей силы на фоне сокращения общей численности персонала и острого дефицита квалифицированной рабочей силы; во-вторых, наличие трудовых правонарушений, что подтвердилось направлением в народный суд дел о самовольном оставлении работы и прогулах; в-третьих, выраженные сезонные различия в структуре увольнений – в январе значительно больше увольнений, в том числе по криминогенным обстоятельствам, состоянию здоровья, по сравнению с июлем, где преобладали семейные причины.

Сравнительный анализ кадровой динамики по структурным подразделениям выявил, что наибольшее количество увольнений приходилось на Службу подвижного состава, в то время как наиболее интенсивная кадровая ротация наблюдалась в отделах рабочего снабжения и Службе движения. В-четвертых, комплектование штата в 1942–1945 годах характеризовалось разнообразием источников. Основной механизм пополнения – мобилизация горожан и жителей села, перевод из других предприятий. Однако, структура этих источников постоянно менялась. Так, если в 1942 году основными источниками были трудовая армия и направления Горисполкома, то к 1945 году преобладали временные работники из колхоза и мобилизованные через райисполкомы.

Полученные результаты позволяют сделать вывод о том, что кадровая политика в этот период была адаптационной характер, обусловленной необходимостью удовлетворения текущих производственных потребностей.

Список источников

1. Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Ф. А-314. Оп. 1. Д. 390. Л. 22.
2. ГА РФ. Ф. А-259. Оп. 5. Д. 1224.
3. Кожушко Ю. Н. Условия труда производственного персонала трамваев в городах Челябинской области в 1930-е гг. // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Социально-гуманитарные науки. 2023. Т. 23, № 2. С. 23–30.
4. Сомов В. А. По законам военного времени : очерки истории трудовой политики СССР в годы Великой Отечеств. войны (1941–1945 гг.) / М-во образования Рос. Федерации. Нижегород. гос. ун-т им. Н. И. Лобачевского. Нижний Новгород : Изд-во Нижегород. гос. ун-та, 2001. 154 с.
5. Указ Президиума Верховного Совета СССР «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» [26 июня 1940 г.] // Гарант. URL: <https://base.garant.ru/77698394/?ysclid=ljlsr35wu2850426965> (дата обращения: 26.12.2024).
6. Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. П-796. Оп. 1. Д. 7.
7. Орлов И. Б. Коммунальная страна: становление советского жилищно-коммунального хозяйства (1917–1941) / Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М. : Изд. дом Высшей школы экономики, 2015. 335 с.
8. Палецких Н. П. Социальные ресурсы и социальная политика на Урале в период Великой Отечественной войны : монография / М-во сельского хоз-ва Российской Федерации, Департамент науч.-технолог. политики и образования, ФГОУ ВПО «Челябинский государственный агроинженерный университет». Челябинск : Изд-во Челяб. гос. агроинженерного ун-та, 2007. 167 с.
9. Кокурин Е. В. Общественный транспорт Челябинска в годы Великой Отечественной войны. Южный Урал в годы Великой Отечественной войны: материалы межвузовской науч. конф., посвященной 65-летию Великой победы. Челябинск : Изд-во Челяб. гос. академии культуры и искусств, 2010. 267 с.
10. Рубин В. А. Города Южного Урала в годы Великой Отечественной войны: 1941–1945 гг. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. Оренбург, 2007. 231 с.
11. Бугров К. Д. Соцгорода Большого Урала. Екатеринбург : Изд-во Урал. ун-та, 2018. 472 с.
12. Казаков Е., Смирнов М. Челябинский трамвай. Челябинский троллейбус. Челябинск : Элефант, 2013. 148 с.
13. Потемкина М. Н., Храмшина Ю. Н. Строительство трамвайных линий в годы Великой Отечественной войны на примере трамвайной линии Челябинск-Копейск // Вестник Таганрогского государственного педагогического института. 2023. № 1. С. 112–117.
14. Храмшина Ю. Н. «Силами трудящихся»: поддержание и развитие инфраструктуры городского электрического транспорта Челябинска в 1941–1945 годах // Танкоград в Великой Отечественной войне: малоизученные страницы истории : материалы Всероссийской научной конференции, Челябинск, 21–22 августа 2024 года. Челябинск: ФССКН «Общественный фонд “Южный Урал”», 2024. С. 109–119.
15. Журавлев С. В., Мухин М. Ю. «Крепость социализма»: Повседневность и мотивация труда на совет-

ском предприятия, 1928–1938 гг. М. : РОССПЭН, 2004. 238 с.

16. Маркевич А. М., Соколов А. К. «Магнитка близ Садового кольца»: стимулы к работе на Московском заводе «Серп и молот», 1883–2001 гг. М. : РОССПЭН, 2005. 367 с.

17. ОГАЧО. Ф. Р-1757. Оп. 1. Д. 8.

18. ОГАЧО. Ф. Р-1757. Оп. 1. Д. 9.

19. ОГАЧО. Ф. Р-1757. Оп. 1. Д. 10.

20. Научно-прикладной справочник по климату СССР. Серия 3. Многолетние данные. Чч. 1-6. Выпуск 9. Пермская, Свердловская, Челябинская, Курганская области, Башкирская АССР. Ленинград : Гидрометеиздат, 1990. 557 с.

21. ОГАЧО. Ф. Р-964. Оп. 2. Д. 72.

22. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 6471. Л. 4 об.

23. ОГАЧО. Ф. Р-1061. Оп. 3. Д. 28.

24. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 2572.

25. Основные показатели работы трамваев в городах СССР за 1940-1945 годы и троллейбусов за 1940 год: / сост.: Л. Д. Сажин, Т. К. Королева; ВНИТО ГЭТ. М. : Гормашучет, 1947. 64 л.

26. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. 1809.

27. Потемкина М. Н. Эвакуация в годы Великой Отечественной войны на Урале: люди и судьбы / М-во образования Рос. Федерации. Магнитогор. гос. ун-т. Магнитогорск : Изд-во Магнитогор. гос. ун-та, 2002. 264 с.

28. Земсков В. Н. Указ от 26 июня 1940 года ... (еще одна круглая дата) // Радуга. 1990. № 6. С. 43–49.

29. Белоногов Ю. Г. Реализация указа президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года в первое полугодие Великой Отечественной войны (на материалах Пермского края) // Технологос. 2020. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/realizatsiya-ukaza-prezidiuma-verhovnogo-soveta-sssr-ot-26-iyunya-1940-goda-v-pervoe-polugodie-velikoy-otechestvennoy-voyny-na> (дата обращения: 19.12.2024).

30. Фильцер Д. Советские рабочие и поздний сталинизм : рабочий класс и восстановление сталинской системы после окончания Второй мировой войны / [пер. с англ. А. Л. Раскина]. М. : Фонд «Президентский центр Б. Н. Ельцина», 2011. 354 с.

31. Трамвайный справочник/ под ред. П. К. Пешекерова, Д. И. Бондаревского. М. : Гострансиздат, 1936. 451 с.

32. ГА РФ. Ф. А-259. Оп. 6. Д. 863.

References

1. *Gosudarstvennyj arxiv Rossijskoj Federaczii* [State Archives of the Russian Federation] (GA RF), coll. A-314, aids 1, fol. 390, p. 22.

2. GA RF, coll. A-259, aids 5, fol. 1224.

3. Kozhushko Yu. N. Usloviya truda proizvodstvennogo personala tramvaev v gorodax Chelyabinskoy oblasti v 1930-e gg., *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Sotsial'no-gumanitarnye nauki = Bulletin of South Ural State University. Social Sciences and the Humanities*, 2023, vol. 23, no. 2, pp. 23–30. (In Russ.).

4. Somov V. A. Po zakonam voennogo vremeni : ocherki istorii trudovoj politiki SSSR v gody Velikoj Otechestv. vojny (1941–1945 gg.) / M-vo obrazovaniya Ros. Federaczii. Nizhegor. gos. un-t im. N. I. Lobachevskogo, Nizhny Novgorod, Izd-vo Nizhegor. gosuniversiteta, 2001, 154 p.

5. Ukaz Prezidiuma Verxovnogo Soveta SSSR «O perexode na vos'michasovoj rabochij den', na semidnevnyyu rabochuyu nedelyu i o zapreshhenii samovol'nogo uxoda rabochix i sluzhashhix s predpriyatij i uchrezhdenij» [26 iyunya 1940 g.], Garant. URL: <https://base.garant.ru/77698394/?ysclid=ljlsr35wu2850426965> (accessed 20 December 2024).

6. *Ob`edinennyj gosudarstvennyj arxiv Chelyabinskoy oblasti = United State Archive of the Chelyabinsk Region* (OGACHO) coll. P-796, aids 1, fol. 7.

7. Orlov I. B. Kommunal'naya strana: stanovlenie sovetskogo zhilishhno-kommunal'nogo khozyajstva (1917–1941) / Nacz. issled. un-t “Vysshaya shkola ekonomiki”, Moscow, Izd. dom Vysshej shkoly ekonomiki, 2015, 335 p.

8. Paleczkix N. P. Sotsial'nye resursy i sotsial'naya politika na Urale v period Velikoj Otechestvennoj vojny : monografiya / M-vo sel'skogo hoz-va Rossijskoj Federaczii, Departament nauch.-texnolog. politi-ki i obrazovaniya, FGOU VPO “Chelyabinskij gosudarstvennyj agroinzhenernyj uniyersitet”, Chelyabinsk, Chelyab. gos. agroinzhenernyj un-t, 2007, 167 p.

9. Kokurin E. V. Obshhestvennyj transport Chelyabinska v gody Velikoj Otechestvennoj vojny. Yuzhnyj Ural v gody Velikoj Otechestvennoj vojny: materialy mezhvuzovskoj nauchnoj konferenczii, posvyashhennoj 65-letiyu Velikoj pobedy, Chelyabinsk, Izd-vo Chelyab. gos. akademiyi kul'tury i iskusstv, 2010, 267 p.

10. Rubin V. A. Goroda Yuzhnogo Urala v gody Velikoj Otechestvennoj vojny: 1941–1945 gg.: dis. ... kand. istoricheskix nauk : 07.00.02, Orenburg, 2007, 231 p.

11. Bugrov K. D. Soczgoroda Bol'shogo Urala, Ekaterinburg, Izd-vo Ural. un-ta, 2018, 472 p.

12. Kazakov E., Smirnov M. Chelyabinskij tramvaj. Chelyabinskij trollejbus, Chelyabinsk, Elefant, 2013, 148 p.

13. Potemkina M. N., Xramshina Yu. N. Stroitel'stvo tramvajnyx linij v gody Velikoj Otechestvennoj vojny na primere tramvajnoj linii Chelyabinsk-Kopejsk, *Vestnik Taganrogskogo gosudarstvennogo pedago-gicheskogo instituta*, 2023, no. 1, pp. 112–117. (In Russ.).

14. Xramshina Yu. N. “Silami trudyashixsya”: podderzhanie i razvitie infrastruktury gorodskogo èlektricheskogo transporta Chelyabinska v 1941–1945 godax, Tankograd v Velikoj Otechestvennoj vojne: maloizuchennye straniczy istorii : materialy Vserossijskoj nauchnoj konferenczii, Chelyabinsk, 21–22 avgusta 2024 goda, Chelyabinsk, FSSKN Obshhestvennyj fond “Yuzhnyj Ural”, 2024, pp. 109–119.
15. Zhuravlev S. V., Muxin M. Yu. “Krepost` soczializma”: Povsednevno` i motivacziya truda na sovetskom predpriyatii, 1928–1938 gg., Moscow, ROSSPÈN, 2004, 238 p.
16. Markevich A. M., Sokolov A. K. “Magnitka bliz Sadovogo kol`cza”: stimuly k rabote na Moskovskom zavode “Serp i molot”, 1883–2001 gg., Moscow, ROSSPÈN, 2005, 367 p.
17. OGACHO, coll. R-1757, aids 1, fol. 8.
18. OGACHO, coll. R-1757 aids 1, fol. 9.
19. OGACHO, coll. R-1757, aids 1, fol. 10.
20. Nauchno-prikladnoj spravochnik po klimatu SSSR. Seriya 3. Mnogoletnie dannye, parts 1-6, vol. 9, Permskaya, Sverdlovskaya, Chelyabinskaya, Kurganskaya oblasti, Bashkirskaya ASSR, Leningrad, Gidrometeoizdat, 1990, 557 p.
21. OGACHO, coll. R-964, aids 2, fol. 72.
22. GA RF, coll. A-314, aids 1, fol. 6471, p. 4 back.
23. OGACHO, coll. R-1061, aids 3, fol. 28.
24. GA RF, coll. A-314, coll. 1, fol. 2572.
25. Osnovnye pokazateli raboty tramvaev v gorodax SSSR za 1940-1945 gody i trollejbusov za 1940 god: / sost.: L. D. Sazhin, T. K. Koroleva; VNITO GÈT, Moscow, Gormashuchet, 1947, 64 l.
26. GA RF, coll. A-314, aids 2, fol. 1809.
27. Potemkina M. N. Èvakuacziya v gody Velikoj Otechestvennoj vojny na Urale: lyudi i sud`by / M-vo obrazovaniya Ros. Federaczii. Magnitogor. gos. un-t, Magnitogorsk, Izd-vo Magnitogor. gos. un-ta, 2002, 264 p.
28. Zemskov V. N. Ukaz ot 26 iyunya 1940 goda ... (eshhe odna kruglaya data), *Raduga*, 1990, no. 6, pp. 43–49. (In Russ.).
29. Belonogov Yu. G. Realizacziya ukaza prezidiuma Verhovnogo Soveta SSSR ot 26 iyunya 1940 goda v per-voe polugodie Velikoj Otechestvennoj vojny (na materialax Permskogo kraja), *Texnologo s= Technologos*, 2020, no. 3, URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/realizatsiya-ukaza-prezidiuma-verhovnogo-soveta-sssr-ot-26-iyunya-1940-goda-v-pervoe-polugodie-velikoy-otechestvennoy-voynyna> (accessed 19 December 2024). (In Russ.).
30. Fil`czer D. Sovetskie rabochie i pozdnij stalinizm : rabochij klass i vosstanovlenie stalinskoj sistemy posle okonchaniya Vtoroj mirovoj vojny / [per. s angl. A. L. Raskina], Moscow, Fond “Prezidentskij cenztr B. N. El`czina”, 2011, 354 p.
31. Tramvajnyj spravochnik/ pod red. P. K. Peshekerova, D. I. Bondarevskogo, Moscow, Gostransizdat, 1936, 451 p.
32. GA RF, coll. A-259, aids 6, fol. 863.

Информация об авторах

Потёмкина М. Н. – доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры Всеобщей истории Магнитогорского государственного технического университета им. Г. И. Носова.

Храмшина Ю. Н. – ассистент кафедры Всеобщей истории Магнитогорского государственного технического университета им. Г. И. Носова.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Information about the authors:

Potemkina M. N. – Doctor of Historical Sciences, Professor, Department of World History, Nosov Magnitogorsk State Technical University

Khramshina Ju. N. – Assistant Department of World History, Nosov Magnitogorsk State Technical University

The authors declare no conflicts of interests

Статья поступила в редакцию 27.01.2025; одобрена после рецензирования 17.02.2025; принята к публикации 17.03.2025.

The article was submitted 27.01.2025; approved after reviewing 17. 02.2025; accepted for publication 17.03.2025.