

**ДОКУМЕНТЫ ВОЛОГОДСКОГО ОБЛАСТНОГО  
АРХИВА ПО ЛИЧНОМУ СОСТАВУ  
О ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ (1941–1945 гг.)**

С июня 1941 года все великие и малые дороги страны, сельские проселки, лесные тропинки вели в одну сторону – на фронт. По ним уходили защитники Родины, уходили на смертный бой, на подвиг, многие – навсегда. О мужестве и героизме военного поколения мы многое знаем, но при слове «война» всплывают в памяти страшные картины разрушенных городов и сел: остовы домов, печные трубы на пепелище и несчастные люди.

Четыре страшных года Великой Отечественной войны обескровили страну. Победа выстрадана, явилась она из горя, достигнута ценой бесчисленных жертв – об этом всегда следует помнить нам, двум поколениям россиян, знакомых с войной по книгам, кинофильмам, воспоминаниям встаранов и архивным документам.

Победа наша стала результатом всенародного подвига, где напряжение фронта и тыла слились воедино. В тылу оставались почти одни женщины и дети, а жизнь продолжалась. Страну надо было кормить, детей вырастить – подвиг совершался каждодневный, привычный, естественный. И разве не справедливо будет приравнять к подвигам фронтовым страдания великих русских тружениц, которые выхаживали раненых, становились донорами для них, вели трудное хозяйство, вручную тянули плуги, голодали, теряли силы и здоровье.

Как и везде война пришла и в тыловой Вологодский край – фронтовым приветом, отчаянием похоронок. Матери, жены, сестры, приняли на свои плечи тяжесть военных лет и заменили мужчин, ушедших на фронт. Яркими свидетельствами трудового подвига вологжан в военное лихолетье являются документы, хранящиеся в Вологодском областном архиве по личному составу, в большинстве своем неизвестные исследователям, представленные кадровой документацией различных предприятий и организаций. В их числе Сухонское речное пароходство, архивный фонд которого поступил в архив по личному составу после ликвидации пароходства в годы перестройки.

В фонде СУХУРПа периода Великой Отечественной войны сохранились сведения о 23 женщинах, которые заменили своих мужей в навигацию 1941 года, став шкиперами барж, масленщиками и кочегарами на пароходах, даже помощниками капитанов<sup>1</sup>.

В годы войны речной флот и железнодорожный транспорт были переведены на особый режим работы. Военное положение обязывало речников и железнодорожников жить по воинскому уставу. На них возлагалась большая ответственность за эвакуацию заводов и фабрик из прифронтовых территорий на Урал и в Сибирь.

В архивном фонде Вологодского льнокомбината представляют интерес приказы по Управлению строительства комбината за 1941 год, содержащие информацию об участии рабочих в работе по подготовке

бомбоубежищ, организации патрулирования улиц, дежурстве в командах МПВО <sup>2</sup>.

В имеющихся архивных документах льнокомбината значится, что в сентябре 1941 года из числа жителей поселка льнокомбината были созданы группы самозащиты: охраны порядка и наблюдения, пожарная, противохимическая, аварийно-восстановительная, медико-санитарная <sup>3</sup>.

В начале октября 1941 года Народным комиссаром текстильной промышленности СССР было принято решение о консервации строительства Вологодского льнокомбината и демонтаже дорогостоящего оборудования – геклинг-машин. Машины погрузили в два вагона и эвакуировали по железной дороге <sup>4</sup>. В ноябре 1941 года были введены лимиты на использование керосина, дизельного топлива, смазочных материалов <sup>5</sup>.

Несколько ранее, в октябре, рабочим и служащим Вологодского льнокомбината начали выдавать продовольственные и промтоварные карточки <sup>6</sup>.

Со слов «считать мобилизованными...» начинаются приказы директора Вологодского судоремонтного завода за 1941 год, отложившиеся в фонде этого предприятия. О мобилизации в РККА, о мобилизации женщин на оборонные работы (ежемесячно – 20 человек от предприятия) рассказывают сухие строки приказов. Даже в декабре 1941 года, в лютый мороз, работницы завода могли вернуться с «оборонки» только по уважительным причинам: по состоянию здоровья (болезнь с температурой, нет температуры – нет болезни) или в случае полного отсутствия обуви <sup>7</sup>. Многие женщины работали в лесу на заготовке дров. Рубили лес по установленной норме – 4 кубометра складской меры в день на человека <sup>8</sup>. Это много, если учесть, что работа велась вручную, топорами и двуручными пилами.

Начало 1942 года не принесло облегчения труженикам тыла. Согласно документам, из Сухонского речного пароходства ушли на фронт 206 человек мужчин <sup>9</sup>. В связи с этим, райкомом комсомола и парткомом Сухонского речного пароходства была проведена мобилизация женщин для работы на судах, ведь предстояло обеспечить проведение навигации. Все мобилизованные женщины прошли курсы кочегаров, масленщиков, помощников механиков и успешно работали в навигациях с 1942 по 1945 год. Только с 1943 года женщин стали постепенно заменять возвратившиеся

с фронта мужчины, негодные к службе в РККА по ранению или инвалидности.

В навигацию 1942 года команды судов были укомплектованы мужчинами, в чьих автобиографиях значился год рождения с 1887 по 1893, а также девушками и мальчишками, многие из которых пришли на речной флот в 13–15 лет. Среди архивных источников той поры, подтверждающих этот факт, автобиографии работников предприятия. Вот некоторые выдержки из них:

*«... 15 марта 1941 года я поступил учеником на пароход «Щорс», тогда мне было 15 лет. С августа 1942 г. переведен на пароход «Коммунист» вторым помощником механика...»<sup>10</sup>.*

*«... В августе 1941 года я была мобилизована в город Вологду в школу ФЗО, где обучалась до января 1942 года. Затем была отправлена в затон Печаткино. Работая слесарем, я окончила курсы кочегаров и была назначена на пароход. По окончании навигации я снова пошла на курсы [подготовки] второго механика, которые окончила в январе 1943 года»<sup>11</sup>.*

Шкипер Александра Крутова пришла в Сухонское речное пароходство в 1940 году. Все военные годы работала на барже № 3404 и № 3406. После окончания Великой Отечественной войны эта удивительная русская женщина до 57 лет была шкипером на разных баржах пароходства<sup>12</sup>. Молчанова Валентина Ивановна в военные годы в 16 лет была мобилизована на водный транспорт. Три навигации ходила на пароходе «Чехов» матросом, к 1944 году стала штурвальным парохода «Чернышевский». В 1945 году заболела, получила III группу инвалидности и ушла из пароходства<sup>13</sup>.

Документы свидетельствуют, что особенно трудной была навигация 1942 года. Те, кто пережили Великую Отечественную войну, вспоминают этот год как самый страшный, вселявший отчаяние и горе в души людей. В июне 1942 года вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР «О режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время», которым устанавливался 10-часовой рабочий день. В приказах руководителей предприятий появилась фраза: «Военное положение страны обязывает...», а также формулировки о привлечении работников к уголовной ответственности за опоздание на 20 минут и более. Много таких приказов хранится в архивных делах Сухонского речного пароходства.

Обыденная жизнь людей превратилась в борьбу за выживание. Болезни, голод, бытовая неустроенность все больше «выбивали из строя» тружеников тыла. Например: 60-летний помощник капитана одного из пароходов просил начальство перевести его, старого речника, на берег, потому что *«имеет большой упадок сил, потерял зрение»*. В заявлении он также писал: *«С плохим зрением можно сделать столкновение, посадку на мель и прочее, причинить большой ущерб государству, за аварию посадят меня на старости лет на скамью подсудимых, что для меня крайне нежелательно»*<sup>14</sup>. Ответ начальника отдела кадров пароходства был отрицательным, т. к. квалифицированного судоводителя заменить было некем.

Пожилой механик другого парохода, родом из Великого Устюга, с 1925 года не был в родном городе, где жила его семья. Он обратился в Сухонское речное пароходство к начальнику отдела кадров: *«Каждую зиму я оказываюсь со своим пароходом в разных местах, и все меня считают чужим, обмундирования не дают. С 1938 года я – механик, а форменного обмундирования не нашивал, а в настоящий момент даже телогрейки не дают. Квартирую в деревнях, жить не на что, голод у всех»*<sup>15</sup>.

Шкипер Русанов, 1897 года рождения, вместе с женой и тремя детьми зимой и летом жил на барже, на которой работал. И это был не единичный пример. Во время Великой Отечественной войны и в послевоенные годы многие речники жили на баржах, пароходах, где и работали.

Тяжелый труд, недосыпание подрывали здоровье, вынуждали писать заявления с просьбой о помощи и рабочих судоремонтного завода. Вот одно из таких обращений: *«Прошу разобрать мое заявление, так как в настоящее время нахожусь на больничном лечении. Мать у меня инвалид, 58 лет. Сестра ходит в школу. Хлебного пайка им не дают, так как живут в сельской местности. А сейчас и меня лишили хлебных карточек, так как я в больнице. У нас совсем безвыходное положение»*<sup>16</sup>.

В августе 1942 года Судоремонтные мастерские перешли на 11-часовой рабочий день, работать стало еще тяжелее. Для обеспечения рабочих завода обувью, приказом директора Вологодских судоремонтных мастерских от 26 ноября 1942 года был организован цех валеной обуви. С целью повышения заинтересованности заводчан в улучшении результатов их труда передовики производства стали поощряться продовольственными

и промышленными товарами по карточкам. Дополнительно, сверх нормы, им отпускались картофель, овощи, яйца, молоко. Кроме того, рабочим, постоянно выполнявшим и перевыполнявшим нормы выработки, производили первоочередной ремонт обуви и домашней утвари, выдавали строительные материалы (стекло, фанеру, олифу, гвозди) для ремонта жилья.

За ударный стахановский труд различные формы поощрения применялись в Сухонском речном пароходстве. Так, лучшим работницам за труд по-стахановски, образцовое отношение к служебным обязанностям объявлялись благодарности и выдавались премии в виде мануфактуры на блузку или юбку, галоши, другая обувь.

Шкипер баржи № 3131, Колобов Иван Викторович, за образцовую работу в навигацию 1942 года был награжден Почетной грамотой Народного комиссариата речного флота<sup>17</sup>.

В 1943 году героические усилия вологодских тружеников тыла были по достоинству оценены Родиной. Решением ВЦСПС и Наркомречфлота Сухонскому речному пароходству была присуждена третья премия, премированы 64 человека: от дежурного диспетчера, стропальщика, маляра, механика и капитана до директора Вологодского судоремонтного завода<sup>18</sup>.

Несмотря на то, что страшный 1942 год миновал, навигация 1943 года оказалась тоже сложной из-за малого паводка, проходила в условиях мелководья. И снова речники продемонстрировали образцы самоотверженного труда.

Пароход «Ляпидевский» во главе с капитаном Худяковым В. А. в навигацию 1943 года был награжден переходящим Красным знаменем управления пароходства. В сентябре команде парохода присужден вымпел Наркомречфлота и ЦК союза речников и денежная премия в размере 5000 рублей<sup>19</sup>. Механик парохода «Турксиб», Красильников А. Н., внес ряд теплотехнических усовершенствований в машины парохода, чем сэкономил тепло и удлинил межпромывочные пробегі парового котла. В навигацию 1943 года пароход проработал без единого выхода на промывку котла, в результате чего коллектив судна перевыполнил план грузоперевозок, несмотря на то, что пароход работал в трудных условиях мелководья реки Нижней Сухоны<sup>20</sup>. За свою самоотверженную работу

Красильников А. Н. дважды награждался правительственными наградами: медалью «За трудовое отличие» в 1942 году и орденом «Знак Почета» в 1943 году<sup>21</sup>. Лоцман Бутогин П. А. – один из лучших лоцманов бассейна – в навигацию 1943 года обеспечил бесперебойную проводку судов в трудных условиях мелководья и на самых опасных участках Нижней Сухоны. За выполнение ряда особо ответственных специальных заданий военного значения дважды награжден орденом «Знак почета» и медалью «За трудовое отличие»<sup>22</sup>.

По итогам 1943 года в Сухонском речном пароходстве были премированы месячным окладом 58 человек. Ряд работников награждены Почетной грамотой Наркомречфлота. Среди них: Иванов А. И. – групповой механик пристани Тотьма, Лапин А. Д. – групповой механик Сухонского пароходства, Моторов А. Г. – мастер электросварочного цеха Вологодского судоремонтного завода, Осовский А. Н. – бригадир плотников пристани Усть-Толшма, Петров Сергей Николаевич – линейный механик, Коншин Николай Иванович – капитан парохода «Турксиб»<sup>23</sup>. Буксир «Турксиб» одним из первых выполнил навигационный план и был признан лучшим буксирным судном Сухонского речного пароходства.

В феврале 1944 года начался последний этап подготовки к навигации. В этой работе отличились плотники деревоцеха, котельщики и сварщики судоремонтного завода. Переходящее Красное знамя завода получил деревообделочный цех судоремонтного завода. Организованно работал плавсостав СУХУРПа. В навигацию 1944 года отличилась команда парохода «Ляпидевский», которая удерживала переходящее Красное знамя в течение 5 месяцев<sup>24</sup>. Не заходил на ремонт и промывку котла, работал безаварийно пароход «Турксиб». Инвалид войны Симонов П. Н., штурвалный парохода «Гражданин», стал лучшим стахановцем пароходства<sup>25</sup>. Механик этого же парохода Суслов Василий Федорович в навигацию 1944 года обеспечил четкую и бесперебойную работу судна, что позволило команде выполнить досрочно план навигации. В своей работе Суслов В. Ф. применял передовые методы использования топлива, которые помогли сэкономить 198 кубометров дров<sup>26</sup>.

Лучшими в навигацию 1945 года были признаны: капитан Кубасов Викентий Сергеевич (пароход «Щорс»), механик Суслов Василий Федорович (пароход «Гражданин»), первый помощник капитана Лапин Иван Никитич (пароход «Чернышевский»), шкипер Колобов Иван Викторович

(баржа № 3131), матрос Беляков Ливерий Михайлович (пароход «Гражданин»), кочегар Соколова Фаина Васильевна<sup>27</sup>.

В навигацию 1945 года Управление Сухонского речного пароходства поставило перед речниками новую задачу: обучение и воспитание молодых кадров для речфлота. В течение 1945–1946 годов кадровый состав Сухонского речного пароходства сменился более чем на треть. Вышли на инвалидность бывшие фронтовики, вернулись к довоенным профессиям женщины, ушли на пенсию по возрасту более 80 человек.

Таким образом, кадровая документация, отложившаяся в фондах предприятий, хранящихся в Вологодском областном архиве по личному составу, позволяет исследователю более ярко почувствовать атмосферу военного времени, более объективно разобраться в причинах и необходимости ограничения личной свободы граждан, их личных прав и личного желания в условиях войны, оценить трудовой вклад вологжан в дело Победы.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Государственное учреждение Вологодской области «Областной архив по личному составу» Ф. 13. Оп. 1. Д. 77. Л. 21.

<sup>2</sup> Там же. Ф. 1. Оп. 1. Д. 4. Л. 45-48, 201.

<sup>3</sup> Там же. Л. 198.

<sup>4</sup> Там же. Л. 210.

<sup>5</sup> Там же. Л. 202.

<sup>6</sup> Там же. Л. 270.

<sup>7</sup> Там же. Ф. 17. Оп. 1. Д. 16. Л. 107, 123, 124.

<sup>8</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 9. Д. 104-а. Л. 5-7.

<sup>9</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 1. Д. 77. Л. 100.

<sup>10</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 9. Д. 57. Л. 139-141.

<sup>11</sup> Там же. Д. 317. Л. 246-317.

<sup>12</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 9. Д. 141. Л. 125.

<sup>13</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 1. Д. 101. Л. 162, 163.

<sup>14</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 1. Д. 107. Л. 75.

<sup>15</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 9. Д. 81. Л. 10-21.

<sup>16</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 9. Д. 82. Л. 137.

<sup>17</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 9. Д. 86. Л. 32-35.

<sup>18</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 1. Д. 100. Л. 65, 66.

<sup>19</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 9. Д. 167. Л. 63.

<sup>20</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 9. Д. 122. Л. 88, 89.



Документы Вологодского областного архива по личному составу  
о Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.)

---

<sup>21</sup> Там же. Л. 92.

<sup>22</sup> Там же. Л. 91.

<sup>23</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 9. Д. 121. Л. 93.

<sup>24</sup> Там же. Л. 99.

<sup>25</sup> Там же. Л. 94.

<sup>26</sup> Там же. Ф. 13. Оп. 9. Д. 122. Л. 95.

<sup>27</sup> Там же. Л. 96-98.