

1941-1945



ВОЛОГДА
ВОЕННЫХ
ЛЕТ



Об объявлении в отдельных местностях СССР военного положения.

На основании статьи 49 п. „п“ Конституции СССР объявить военное положение в Архангельской области, Белорусской ССР, Вологодской области, Воронежской области, Ивановской области, Карело-Финской ССР, Калининской области, Краснодарском крае, Крымской АССР, Курской области, Литовской ССР, Латвийской ССР, городе Ленинграде и Ленинградской области, Молдавской ССР, Мурманской области, городе Москве и Московской

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июня 1941 года в Вологодской области было объявлено военное положение. (Фоторепродукция из вологодской областной газеты «Красный Север»).

**ВОЛОГДА
ВОЕННЫХ ЛЕТ**

1941—1945

ФОТОАЛЬБОМ

Автор текста и составитель
Г. АКИНЬХОВ

Фотографии В. РЕШЕТНИКОВА, Н. ЧЕСНОКОВА.

Художник Н. МИШУСТА

Редактор А. САЛЬНИКОВ

Сдано в набор 21.12.89. Подписано к печати 10.05.90. ГЕ02219. Формат 60×84/16. Бумага книжно-журнальная. Гарнитура журнальная рубленая. Печать офсетная. Усл. печ. л. 1,86. Уч.-изд. л. 2,0. Тираж 20000. Цена 90 коп. Заказ № 8974.
Вологодская областная организация Союза журналистов СССР.
ВППО. Областная типография, 160001, г. Вологда, ул. Челюскинцев, 3.



Какой была Вологда военных лет? Наверно, этот город с девяноста пятью тысячами жителей существенно не отличался от многих ему подобных, разбросанных по бескрайней России. Все определяла война с ее суровым бытом и лишениями, напряженной, часто — на пределе — работой, с потерями родных и близких, с постоянным ожиданием: как там, на фронтах? И с надеждой на радостные перемены, которые могла принести только победа...

До войны это был тихий, деревянный, уютный, летом — очень зеленый, зимой — весь в снегу — город. Впрочем, он располагал к себе в любое время года...

Вологда, 1941 год.
Фото Ю. Чернышева.



Война внесла большие изменения в его облик. Берега ручья, рассекавшего город, разрыты: всюду укрытия от воздушных налетов, деревья на бульваре у драматического театра по улице Октябрьской вырублены, все изрезано щелями, траншеями... На вокзале толпы людей, ночью ступить негде. Пустынно на ночных улицах — хождение без пропусков запрещено. Военные патрули проверяют документы редких прохожих. Очереди у магазинов за хлебным пайком... Светомаскировка... Перебой с водой. Зимой — холод на работе и дома: не хватало дров. Раскопаны под картошку все пригодные клочки



Вологодской области, как и многим другим, гитлеровцы уготовили участь быть оккупированной уже в первые месяцы войны.

29 апреля 1941 года состоялось совещание Гитлера с руководителями вермахта по обсуждению организационной структуры хозяйственного раздела директивы № 21, известной под названием плана «Барбаросса». В протоколах этого совещания, там,

земли и в городе, и в окрестностях. Масса военных, эвакуированных, возвращающихся «с окопов», мобилизованных... Переуплотненные городские квартиры, частные дома... Дикие цены на рынке... Переполненные больницы — в сорок втором людей косил тиф — морг не мог вмещать трупы... Беспризорники...

Это то, что видел каждый, — и коренной житель, и приезжий. Но было в ту пору немало и такого, о чем подчас знал лишь узкий круг людей. Но это-то и составляло во многих случаях суть Вологды военных лет, определяло ее значимость в судьбах страны.

где говорилось о создании на будущей оккупированной территории аппарата, оставляемого после ухода войск, записано следующее:

«Учреждаются 4 инспекции:

1. Ленинград («Холштейн»),

Хозяйственные команды в городах: Вильнюс, Рига, Таллин, Ленинград, Мурманск, филиалы в Вологде и Архангельске.

2. Москва («Заксен»)...

3. Киев («Баден»)...

4. Баку («Вестфален»).

Крайним сроком захвата Вологды Гитлер называл май 1942 года.

Фигурировала она и в планах финской военщины. По мнению главнокомандующего финской армией Маннергейма, овладение Мурманском, Кандалакшей и Вологодой имело бы решающее значение для хода военных операций

на всем фронте Северной России.

23 июля 1941 года начальник генерального штаба сухопутных сил Германии генерал-полковник Ф. Гальдер в материалах для доклада Гитлеру записал (конкретизируя задачи для войск группы «Север»): «...по выполнении ближайшей задачи (овладение Прибалтикой и Ленинградом) обеспечить район между Рыбинском и Онежским озером. (Следовательно, и Вологды.— Г. А.). Привлечь к этому финнов...»

8 сентября 1941 года немцы, захватив Шлиссельбург, вышли к Неве и Ладожскому озеру. С суши Ленинград оказался блокированным. Началась оборона города в условиях осады.

...Финские войска, не сумев прорваться к Ленинграду через Карельский перешеек, сосредоточили основные усилия своих войск на Онежско-Ладожском перешейке, имея целью разгромить 7-ю армию, форсировать реку Свирь и обойти Ленинград с северо-востока. 4 сентября финны возобновили наступление на петрозаводском и олонцеком направлениях.

Маршал Советского Союза К. А. Мерецков писал о сентябрьских боях 1941 года: «Напор врага был очень сильным. Главкомандующий финской армией барон Маннергейм, согласовав свои планы с немецкими, поставил перед своими войсками задачу нанести 7-й армии два мощных удара. Один из них, по его расчетам, должен был привести к прорыву через Свирь на юго-запад и соединению с гитлеровцами у Волхова; другой — к прорыву на юго-вос-

ток и выходу через район озера Белое к Вологде...»

«Напоровшись на прочную оборону,— отмечал К. А. Мерецков,— противник попытался обойти ее с двух сторон, нанося удары на восток, в сторону Вытегры (Вологодской области.— Г. А.) и Мариинского канала, и на запад, в сторону Кировско-Мурманской железной дороги, но был отброшен. За три недели кровопролитных боев он продвинулся здесь всего на 8—15 км., после чего фронт окончательно стабилизировался и оставался на этом рубеже вплоть до 1944 года». В частности, К. А. Мерецков отметил: «Врагам... не удалось прорваться к Вологде и выйти на оперативный простор южнее Онежского озера». Финны были остановлены на одном из участков фронта на стыке Ленинградской и Вологодской областей, которая с осени 1941 года стала прифронтовой, и в таком состоянии пребывала до лета 1944 года.

Не сумев прорвать нашу оборону на Свири, немецко-фашистское командование решает предпринять глубокий обход Ленинграда с юго-востока, чтобы соединиться с финскими войсками точнее Ладоги, взять город в двойное кольцо, лишить его всякой связи с тылом и принудить к капитуляции. Это позволило бы высвободить силы для действий на московском направлении.

Д. В. Павлов, в ту пору уполномоченный Государственного Комитета Оборона по продовольственному снабжению Ленинградского фронта и Ленинграда, в своей книге «Ленинград в блокаде» пишет: «Расстояние между правым флангом финских войск на ре-

ке Свирь и немецкими частями на рубеже восточнее Мги составляло 120—130 километров. Для воздействия на обороняющихся командование группы «Север» решило предпринять обход Ленинграда с востока, выделив для этой цели 39-й механизированный корпус, укомплектованный большим количеством танков. Командующему корпусом генералу Шмидту ставятся задачи: а) закрыть доступ в город через Ладожское озеро; б) соединиться с финнами на реке Свирь; в) захватить Тихвин и далее двинуть войска на Вологду, перерезать коммуникации Карельскому фронту».

16 октября немцы начали наступление. 8 ноября они овладели Тихвином.

Маршал Советского Союза А. М. Василевский давал такую оценку факту взятия города: «Было ясно, что с падением Тихвина появилась угроза прорыва немцев с юга в тыл 7-й отдельной армии, которая на реке Свирь затормозила наступление финнов. Соединение немцев с финнами означало не только двойное кольцо блокады вокруг Ленинграда, но и позволяло фашистскому командованию организовать общее наступление на Вологду».

Следует отметить, что с октября 1941 года Вологда стала занимать особое место в планах немецко-фашистского командования в связи со следующими обстоятельствами. Московская конференция представителей СССР, США и Англии, проходившая 29 сентября — 1 октября, обсудила вопрос о расширении американских и английских поста-

вок вооружения, промышленного оборудования и продовольствия Советскому Союзу и о встречных поставках сырья и товаров в США и Англию с целью объединения и улучшения использования материальных ресурсов СССР, США и Англии в войне против гитлеровской Германии. На конференции было достигнуто соглашение об американских и английских поставках Советскому Союзу на период с 1 октября 1941 по 30 июня 1942 года.

Поставки предполагалось осуществлять главным образом по северным морским коммуникациям, конечными пунктами которых являлись Мурманск, Архангельск и другие порты. Поскольку грузы из них предстояло перевозить по Северной железной дороге, ее стратегическое значение, а следовательно, и Вологды как крупного перевалочного узла на этом пути, значительно возрастало.

Все эти обстоятельства не могли не быть учтены в планах немецкой ставки относительно ближайшего будущего Вологды.

Как отмечается в книге Д. М. Проектора «Агрессия и катастрофа», в специальной разработке немецко-фашистского командования от 11 ноября 1941 года указывалось: «Фюрер согласен с целями, которые должны быть достигнуты при дальнейшем развитии действий еще до наступления сильных снегопадов. Был бы целесообразен ввод крупных сил на юге для удара на Сталинград или для быстрого занятия Майкопа; в сочетании с захватом на севере Вологды это позволило бы перерезать обе линии подвоза англо-американских материалов».

Однако на совещании начальников штабов групп немецких армий 13 ноября 1941 года в Орше (далее цитирую по книге «Агрессия и катастрофа») «...все начальники штабов фактически отвергли план верховного командования — еще в этом году достигнуть Майкопа, Сталинграда, Тамбова, Рыбинска, Вологды, Лодейного Поля. Вместо этого Рунштедт и Лееб (командующие группами армий «Юг» и «Север» — Г. А.) ставили генеральный штаб перед фактом: их войска вообще больше не могут никуда наступать, не только до нефтяных районов или до Вологды, но и до чего угодно другого, расположенного хотя бы перед самым их фронтом».

Совещание в Орше приняло такое решение (цитирую по книге «Агрессия и катастрофа»): «План ОКХ (главного командования сухопутных сил Германии.— Г. А.) ...был отвергнут. Вермахт переходит к обороне на севере и юге, но в центре будет нанесен последний удар на советскую столицу, который приведет к ее занятию еще до наступления морозов. Все начнется в будущем году...»

19 ноября 1941 года на совещании у Гитлера определялись «Задачи на будущий год». Вот запись в дневнике генерал-полковника Гальдера, датированная этим днем:

«23-00— доклад у фюрера (высказывания и пожелания Гитлера):

...4. Операции в районе Москвы должны иметь целью полное уничтожение вражеских дивизий, путем согласованных наступательных действий, а не фронтальное оттеснение противника.

Конечная цель — выход на рубеж Ярославль, Рыбинск (а возможно, Вологда) — остается прежней; если подвоз снабжения и погода позволят достигнуть этой цели.

5. На севере следует ликвидировать ладожскую группу противника...

6. Задачи на будущий (1942) год. В первую очередь — Кавказ. Цель — выход к южной русской границе. Срок — март-апрель. На севере — в зависимости от итогов операции в этом году. Овладение Вологдой или Горьким. Срок — к концу мая...»

28 ноября Гальдер писал в дневнике о целях на 1942 год: «Кавказ, Волга, Вологда».

В ходе разгрома немецко-фашистских войск под Москвой и в районе Тихвина в конце 1941 года были перечеркнуты планы немецкого и финского командования в отношении Вологды. Как уже упоминалось, захват Мурманска, Кандалакши, Беломорска и Вологды, по мнению главнокомандующего финской армией Маннергейма, имел бы решающее значение для хода военных операций на всем фронте Северной России. Однако, как свидетельствует немецкий генерал В. Эрфурт, «в результате отхода немецких войск от Тихвина план Маннергейма лишился всех своих предпосылок».

И в следующем, 1942 году, цели немецкого генерального штаба относительно Вологды («Кавказ, Волга, Вологда») не были осуществлены.



С первого дня войны борьбу вологжан с немецко-фашистскими захватчиками под лозунгом «Все для фронта, все для победы!» возглавила областная партийная организация.

Обком ВКП(б), по воспоминаниям очевидцев, особенно в пер-

вые месяцы войны, работал в буквальном смысле днем и ночью. Собственно, многие важнейшие дела решались именно ночью — при свете керосиновых ламп. Работа, как правило, продолжалась с восьми-девяти часов утра до двух-трех часов ночи, а то и всю ночь. Так было у секретарей, заведующих отделами обкома, у директоров предприятий. Так было и в Вологодском горкоме. К вечеру делали небольшой перерыв, потом, часов в 18—19, снова приходили и уже больше, другой раз до утра, не уходили. Распорядок этот шел из Москвы. Часто ночью — звонок из ЦК... Секретарь обкома вызывает заведую-



Слева — здание, в котором в годы войны размещался горком ВКП(б). Теперь здесь (ул. М. Ульяновой, 7) — один из учебных корпусов политехнического института. Напротив, через улицу, видно здание, где находилась редакция областной газеты «Красный Север» (Урицкого, 2). Сейчас в нем — Центральный лекторий областной организации общества «Знание», редакция вологодской районной газеты «Маяк».

щего — соображения по вопросу представить к утру... А днем — выезды на предприятия, текучка...

Бросались в глаза и внешние приметы военного времени, тронувшие обком: он был покрашен в маскирующий цвет, на крыше — зенитные пулеметы, при входе усиленная милицейская охрана, внутрь здания можно пройти только по пропускам. В приемной



Буквально с первых дней войны Вологда, по военно-административному делению входившая вместе с областью в состав Архангельского военного округа, стала важным центром подготовки резервов для армии. 27 июня 1941 года в городе был создан 34-й запасной стрелковый полк — часть 29-й запасной стрелковой бригады, дислоцированной в области. В последующем полк и в целом бригада подготовили для фронта десятки тысяч солдат и сержантов. Штаб бригады размещался в одном из зданий на набережной Вологды (ныне — **Набережная VI Армии**). 34-й запасной полк в 1941-м — начале 1942-го года был на Льнострое (ныне **Вологодский**

первого секретаря — пулемет. И много военных в кабинетах секретарей, в приемной... Постоянно занят телефон ВЧ...

В кабинетах обкома и горкома партии, облисполкома и горисполкома решались все принципиальные вопросы, касающиеся разных сторон жизни области и города. А проблемы нарастали с каждым днем.



Мемориальная доска, установленная на территории Вологодского льнокомбината имени 50-летия ВЛКСМ (в годы войны — Льностроя).

льнокомбинат имени 50-летия ВЛКСМ), а поначалу, после создания в 1941-м, два батальона находились в клубе имени 10-летия Октябрьской революции — КОРе (ныне **Дворец культуры железно-**



В этом доме (ул. Калинина, 56), где в начале войны размещался трест «Вологдалес», зимой и весной 1942 года находился один из шести госпиталей эвакуированных ленинградцев. С лета 1942 года здесь был штаб 2-й резервной армии.

дорожников, улица Ветошкина, 12). Лишь в 1942 году полк разместили у пригородного села Прилуки, где и находился все годы войны.

В подразделениях полка шло формирование, учеба, отсюда по ночам шли маршевые роты грузиться в эшелоны с воинской площадки железной дороги...

В Вологде формировались и целые соединения, части. Уже в третьей декаде июня 1941 года ушла на фронт 111-я стрелковая дивизия (впоследствии 24-я гвардейская). Сформирована она была еще до войны, начало ее встретила в военных лагерях. Памятью о ней в Вологде осталась мемориальная доска на одном из зданий на **Набережной VI Армии.**

Другая мемориальная доска, установленная на территории **Вологодского льнокомбината**, напоминает о том, что здесь в 1942 году была сформирована 103-я танковая бригада, впоследствии — 65-я гвардейская Севско-Померанская ордена Ленина, дважды Краснознаменная, орденов Суворова, Кутузова и Богдана Хмельницкого. Боевой путь она завершила в Берлине.

Из Вологды ушли на фронт и ряд других частей и соединений.

В ноябре 1941 года по просьбе командующего 7-й отдельной и 4-й армиями К. А. Мерецкова Вологодский обком партии принял постановление о формировании ударного батальона из вологжан для усиления частей, готовив-

шихся у штурму Тихвина. В первых числах декабря батальон принял участие в освобождении этого города и последующем наступлении наших войск. Спустя месяц с небольшим после отправления из Вологды в строю осталось чуть более сотни бойцов и командиров из тысячи, остальные были убиты или ранены. Батальон выполнил свой долг и был расформирован.

Вологодская область явилась местом сосредоточения и подготовки к предстоящим боям ряда армий, сформированных в других военных округах.

В ноябре 1941 года Вологодский обком ВКП(б) получил телеграмму от заместителя наркома обороны А. В. Хрулева, в которой сообщалось, что представителю командования приказано подготовить в Вологде помещения «для размещения штаба генерала Галанина». Разговор шел о 59-й армии, командующим войсками которой был назначен генерал-майор И. В. Галанин. Директивой Ставки Верховного Главнокомандования от 2 ноября 1941 года начальнику Генерального штаба и начальнику Главного управления формирования предписывалось в самые сжатые сроки, к 15 ноября, создать полевое управление 59-й армии в районе города Вологды и включить в ее состав 6 стрелковых и 2 кавалерийских дивизии, формируемые в Уральском и Сибирском военных округах. Армия подчинялась Ставке. Завершив формирование, все дивизии до 15 ноября должны были прибыть в район озера Белое — Череповец — Вологда.

Штабом 59-й армии стало здание школы № 8 г. Вологды

(ныне вечерняя (сменная) средняя школа № 1, улица С. Орлова, 1).

К назначенному сроку в район Вологды начали прибывать эшелоны с войсками, офицерский состав. До зимы армия готовилась к будущим боям, участвовала в строительстве оборонительных рубежей на территории области. 20 декабря 1941 года первые эшелоны с войсками армии отправились на Волховский фронт.

В 1942 году одной из десяти общевойсковых резервных армий, которыми располагала Ставка, была 2-я резервная с границами дислокации: Вологда — Череповец — Данилов — Буй. Штаб армии находился в Вологде — в двухэтажном деревянном здании треста «Вологдалес» (ныне улица Калинина, 56).

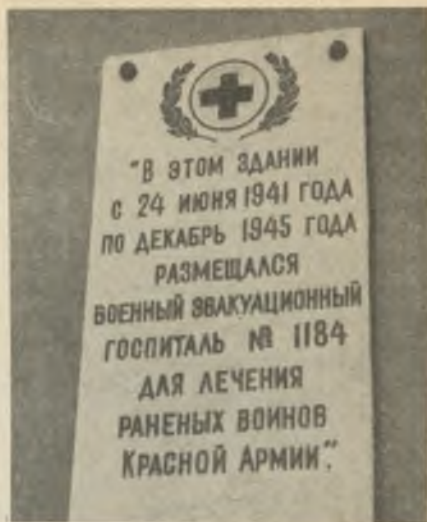
Тысячи вологжан, призванных в армию в Вологде, воевали на разных фронтах Великой Отечественной войны. Навеки вошло в героическую летопись нашей страны имя Александра Константиновича Панкратова. «Первый в войне великий подвиг самопожертвования во имя социалистической Родины,— отмечает «История Коммунистической партии Советского Союза» (т. 5),— был совершен ротным политработником. В боях под Новгородом политрук А. К. Панкратов, бывший рабочий из Вологды, в критический момент, увлекая за собой бойцов, с возгласом «Вперед!» бросился на вражеский пулемет и грудью закрыл его огонь. Родина посмертно удостоила его высокого звания Героя Советского Союза».

До призыва в 1938 году в армию А. К. Панкратов работал на

Вологодском паровозо-вагоноремонтном заводе. Его имя как и имена других земляков — Героев, выбито на памятной стеле в сквере у политехнического института на улице Ленина. Тысячи вологжан-фронтовиков удостоены правительственных наград.

С первых дней войны Вологда стала важным пунктом, обеспечивающим эвакуацию раненых и больных с мест боевых действий, прием их в госпитали или дальнейшую транспортировку в глубокий тыл. Здесь находился распределительный эвакуационный пункт (РЭП-95), в систему которого входили десятки госпиталей, эвакотранспортных учреждений и средств транспортировки. Управление РЭП-95 раз-

В этом здании, ныне одном из учебных корпусов политехнического института (ул. Ворошилова, 1), находился эвакогоспиталь № 1184. Мемориальная доска на фасаде напоминает о тех днях.





Цветы к могилам солдат и офицеров Советской Армии, умерших в Вологде в годы Великой Отечественной войны.



мещалось в здании на нынешней **улице Мира, 9** (здесь теперь областной Дом санитарного просвещения), а также в несохранившемся доме на улице Мира, где теперь **Дом книги**. Уже 27 июня 1941 года из Вологды к фронту направился военно-санитарный поезд № 312, оборудованный за несколько дней на паровозо-вагоноремонтном заводе, укомплектованный в Вологде командой, медицинским персоналом. Впоследствии этот ВСП будет широко известен — после того, как Вера Панова напишет о нем повесть «Спутники». Многочисленные телезрители видели фильм «На всю оставшуюся жизнь», прооб-

разами героев которого были те, кто служил на этом санитарном поезде.

В Вологду стекались раненые с трех фронтов: Карельского, Ленинградского, Волховского. В одном из документов городского комитета партии отмечалось: «Война выдвинула Вологду как крупный медицинский пункт страны... На фронт, после лечения в наших госпиталях, ушла не одна дивизия выздоровевших бойцов и офицеров Красной Армии. В Вологде изданы многочисленные научные труды».

Некоторые госпитали дислоцировались в городе годы, другие по несколько месяцев и даже

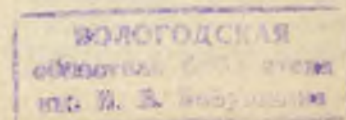
меньше. По данным исследователя Б. Н. Конасова, только эвакогоспиталей в Вологде развертывалось в разные годы войны девятнадцать. Об одном из них напоминает укрепленная на втором корпусе политехнического института (**улица Ворошилова, 1**) мемориальная доска: «В этом здании с 24 июня 1941 года по декабрь 1945 года размещался эвакогоспиталь 1184 для лечения раненых воинов Красной Армии».

В военно-медицинских учреждениях города в годы войны проводилась большая научно-исследовательская работа. Так, лишь в 1943 году состоялось нес-

Примерно так (если исключить приметы военного времени) выглядела площадь Революции в 1941—1945 годах. Справа в углу — поликлиника, левее, через Каменный мост, трехэтажное здание обкома ВКП(б), ныне здесь горисполком. Далее — двухэтажный Дом офицеров. В левой части снимка — здание горисполкома (теперь здесь музыкальная школа № 1).

В январе 1942 года на этой площади был выставлен для всеобщего обозрения обгоревший самолет с надписью: «Пикирующий бомбардировщик «Юнкерс — 88». Сбит политруком А. Н. Годовиковым в районе станции Н. Северной железной дороги».

Фото из архива редакции газеты «Красный Север».



1144868

колько научных конференций военных медиков, в которых участвовали сотни делегатов и гостей, представителей армейских, фронтовых и тыловых районов. Плодотворно трудились коллективы института эпидемиологии и микробиологии, станции переливания крови, находившиеся на **Советском проспекте**.

... Не все раненые вернулись в строй из госпиталей. Часть их не удалось спасти. Некоторые умирали еще в санитарных поездах. В городе три массовых воинских захоронения: в **Заречной части**, по **Пошехонскому шоссе** и в **поселке Молочное**. Вологжане свято чтут память павших...

В 1941 году в Вологде была создана Центральная база снабжения Наркомата обороны СССР. Управление ее стало, по существу, штабом, который руководил перевозками и обеспечивал всем необходимым Ленинградский фронт, город, Балтийский флот и все армии, защищавшие Ленинград со стороны юго-восточного берега Ладожского озера, а также Карельский фронт. База подчинялась непосредственно начальнику Тыла Красной Армии А. В. Хрулеву.

Начальником ее был назначен генерал-майор П. В. Карпунин. Как в любом штабе фронта на центральной базе имелись все тыловые службы. В распоряжение П. В. Карпунина выделили два автомобильных батальона для работы внутри базы и три батальона для доставки грузов по грунтовым дорогам от Вологды через Волхов к Ладожскому озеру. Помимо автобатов закреплялись еще три гужевых транс-

портных батальона. Как свидетельствуют документы Вологодского горкома ВКП(б) той поры, местные партийные и советские органы оказали большую помощь в создании тыловых учреждений Ленинградского и других фронтов. В частности, для размещения складов, мастерских и обслуживающих подразделений были выделены необходимые помещения; проводилась большая работа по увеличению складской площади за счет нового строительства; помогая мастерским наркомата обороны, местные предприятия ремонтировали вещевое, санитарное, обозно-хозяйственное, техническое и другое имущество.

В Вологде также находилась одна из баз снабжения Военно-Морского Флота СССР. Она обслуживала Северный флот и ряд флотилий. Авторы книги «Тыл правого фланга» Ф. Буданов и Н. Дубровин пишут, в частности: «Овощи и картофель для флота заготавливали обычно в Вологодской и Ярославской областях. Для этого, как и в мирное время, отправляли туда специальные команды, обеспечивая их необходимым грузовым транспортом. Большую помощь в заготовке овощей и картофеля в этих областях оказывали работникам тыла уполномоченный Народного Комиссариата Военно-Морского Флота СССР генерал-лейтенант интендантской службы (в 1941—1943 гг. — генерал-майор.— Г. А.). Анатолий Николаевич Лебедев». Много было сделано для Онежской военной флотилии, штаб которой находился в г. Вытегра .



Важное значение в осуществлении планов Советского Командования, в перевозках войск, военных и народнохозяйственных грузов сыграла в годы войны Северная железная дорога. Управление ее размещалось в Вологде: в 1941 — начале 1942 года в бывшей гостинице «Золотый якорь» (ныне «Северная», **Советский проспект, 6**), а с лета 1942 года — в специально построенном здании на нынешнем **проспекте Победы, 33**.

В Вологде скрещивались железнодорожные пути с Урала и Сибири, Москвы, Ленинграда, Архангельска, Мурманска. Протяженность дороги составляла 1970 километров. На востоке она граничила по станции Свеча с Горьковской железной дорогой, на юге — по станции Филино (входящей в состав г. Ярославля) с Ярославской, на западе — на станции Тихвин проходила граница с Кировской дорогой, на севере она заканчивалась в Архангельске. Площадь обслуживаемого района — 888 тысяч квадратных километров. Чтобы обеспечить на таких расстояниях нормальную работу, до войны было создано пять отделений. Одно из них — Вологодское (от Вожеги до Данилова, включая

весь Вологодский узел). Большая часть дороги была однопутной и, несмотря на проводившиеся до войны работы, слабо еще оснащенной технически. В 1939 году закончилось строительство вторых путей Данилов — Вологда — Коноша. Велось оно в сторону Архангельска и в последующие годы, включая военные.

Уже 24 июня 1941 года СЖД перешла на особый военный график. Он предусматривал быстрое продвижение в первую очередь воинских эшелонов, и особенно грузов, связанных с мобилизационными перевозками.

В первый месяц войны Северная железная дорога вошла в число основных дорог погрузки боеприпасов, вооружения и горючего. В 1941—1942 годах усиленные перевозки для фронта производились одновременно со встречными перевозками огромного количества эвакуационных грузов.

В конце 1941-го и в 1942 году, как отмечал И. В. Ковалев, бывший в годы войны начальником Центрального управления военных сообщений, наркомом путей сообщения, членом Транспортного комитета ГКО, Северная железная дорога обслуживала около трети советско-германского фронта, перевозки по льду Ладожского озера в осажденный Ленинград, вывоз из Мурманского и Архангельского портов грузов, поступавших по лендлизу. По СЖД шел подвоз войск и военных грузов Ленинградскому, Волховскому и Карельскому фронтам, Балтийскому и Северному флотам. Важное стратегическое значение Северная же-

лезная дорога сохраняла в течение всей войны.

Железнодорожникам Вологды, как и всей Северной дороги, приходилось работать в крайне сложных условиях. В ряде случаев положение было просто отчаянное. В феврале 1942 года среднесуточная скорость поездов с людьми составляла на Вологодском отделении 111 километров. Отдельные поезда продвигались за сутки на 50—70 километров. В середине марта на СЖД скопилось несколько десятков оперативных эшелонов, свыше тысячи транспортов с воинскими грузами. Рабочий парк превышал норму в два раза, свыше двухсот поездов были брошены. Нормы сдачи поездов (вагонов) дорога выполняла только наполовину.

«Железнодорожный транспорт,— вспоминал ту пору заместитель наркома обороны А. В. Хрулев (с марта 1942 года и нарком путей сообщения),— переживал тогда особенно тяжелые дни. Иссякли запасы топлива. Не хватало паровозов. По этим причинам катастрофически сократился объем перевозок. В частности, Северная дорога была близка к параличу: на участке от Москвы до Вологды еще кое-как ходили поезда, а дальше — от Вологды до Архангельска — движение почти остановилось. Это болезненно сказывалось на военных перевозках, наносило ущерб снабжению фронта, связывало по рукам и ногам промышленность, выпускавшую вооружение и боеприпасы. На железных дорогах страны стояли без паровозов до трех тысяч поездов. Две трети из них везли

эвакуированное оборудование, которое с нетерпением ожидалось в пунктах назначения». Лишь к лету 1942 года огромными усилиями центральных и местных органов, коллектива железнодорожников удалось вывести Северную дорогу из прорыва. Однако напряжение не спадало все годы войны.

Работать приходилось под постоянными налетами авиации противника, особенно в 1941—1942 годах. Только с 29 августа по 1 декабря 1941 года, по неполным данным, вражеская авиация совершила 315 налетов на СЖД. При бомбежках было убито 430 человек, 590 — ранено, выведены из строя сотни вагонов, десятки паровозов, разрушались пути, уничтожались линии связи, станционные и иные сооружения.

В этих условиях вологодские железнодорожники проявили подлинное мужество, с честью исполнили свой долг. В те годы на Вологодском узле родились почины, имевшие не только местное, но общесоюзное значение.

В феврале 1942 года по решению Государственного Комитета Обороны дороги Северо-Запада и часть — Центра были переведены на дровяное отопление. Многие паровозные бригады, не имея опыта работы с ним, снизили скорость и вес поездов. Машинист же Вологодского паровозного депо В. И. Болонин, в совершенстве освоив работу на дровах, совершал скоростные рейсы с поездами повышенного веса, экономя за каждую поездку 12—15 кубометров топлива. НКПС и ЦК профсоюза обязали



Мемориальная доска на здании Вологодского железнодорожного вокзала.

в 1942 году руководителей дорго и дорпрофсожи ознакомить все паровозные бригады и работников складов с болонинским опытом работы. В «Гудке» и местных дорожных газетах была опубликована статья В. И. Болонина о его работе. Болонинское движение распространилось на многих магистралях страны, в значительной степени помогло преодолеть временные топливные затруднения на транспорте.

Летом 1943 года главной задачей железнодорожного транспорта страны было — ускорить оборот паровоза. В решении ее выдающуюся роль вновь сыграл

В. И. Болонин. В начале 1943 года он первым в депо Вологда стал выдерживать график оборота паровоза, работающего на дровяном отоплении. Используя его опыт, коллектив депо в короткий срок сумел высвободить и поставить в резерв тринадцать паровозов. НКПС приказом от 20 июня 1943 года обязал начальников дорог внедрить метод В. И. Болонина во всех паровозных депо. Летом 1943 года график оборота использовался в большинстве депо страны. Это дало возможность, отмечает Г. А. Куманев в монографии «На службе фронта и тыла», поставить в запас около десяти процентов действовавших на всей железнодорожной сети паровозов, время их оборота снизилось на 1,8 часа, а среднесуточный пробег увеличился на 20 км. При этом были сэкономлены тысячи тонн топлива, а высвобожденные многие сотни квалифицированных работников переведены на другие участки. Одновременно резко улучшились показатели выполнения графика движения поездов.

За особые заслуги в деле существенного увеличения перевозок для фронта и народного хозяйства в трудных условиях Великой Отечественной войны Василию Ивановичу Болонину в ноябре 1943 года в числе 127 лучших железнодорожников страны было присвоено звание Героя Социалистического труда. В 1985 году одна из улиц Вологды (бывшая Локомотивная) была названа именем **В. И. Болонина**.

Коллективы предприятий Вологодского железнодорожного

узла, участвуя во Всесоюзном социалистическом соревновании, в годы войны десять раз завоевывали переходящие Красные знамена Государственного Комитета Обороны и тринадцать раз — знамена НКПС и ВЦСПС. Коллективу Вологодского паровозного депо и Вологодского отделения дороги Знамя Государственного Комитета Обороны вручено на-

вечно. Многие работники Вологодского железнодорожного узла были удостоены орденов и медалей СССР.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 мая 1985 года локомотивное депо Вологда награждено орденом Отечественной войны I степени — за заслуги в военные годы.



Переходящие Красные знамена, врученные коллективам вологодских предприятий — победителям Всесоюзного социалистического соревнования в военные годы и оставленные им навечно.

Из экспозиции областного краеведческого музея.



С работой железнодорожников-транспортников напрямую смыкалась деятельность коллектива старейшего предприятия Вологды — паровозо-вагоноремонтного завода (ВПВРЗ), игравшего в годы войны важную роль далеко не местного значения. Об этом можно судить хотя бы по данным, которые приводятся в монографии Г. А. Куманева «На службе фронта и тыла». За 1942-й и первый квартал 1943 года железнодорожный транспорт страны получил всего 8 новых паровозов, а потери их с 22 июня 1941 года составили 3900 из 25 тысяч. В 1942 году не было произведено ни одного нового вагона, а потеряно их в первый период войны более 151 тысячи. Отсюда роль и значение одного из паровозо-вагоноремонтных заводов страны — Вологодского. В годы войны он отремонтировал 1252 паровоза, много вагонов. Кроме того, предприятие выпускало различные виды оружия, в частности минометы, выполняло специальные военные заказы, обслуживало санитарные, авиаремонтные и другого назначения поезда, бронепоезда.

Работать приходилось в крайне трудных условиях. Не хватало людей, а пришедшие на завод новые рабочие и работницы име-

ли низкую квалификацию, большие усилия прилагались на их обучение, укрепление дисциплины, налаживание быта. Из-за нехватки топлива останавливались агрегаты и целые цеха. В январе 1943 года, например, в вагонном, котельном, паровозном и других работали при минус 14°. Были постоянные перебои с сырьем, материалами, электроэнергией.

В годы войны заводу четырежды присуждалось переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны, 13 раз — Наркомата путей сообщения и ВЦСПС (последнее оставлено на заводе на вечное хранение.). В 1981 году Указом Президиума Верховного Совета СССР Вологодский вагоноремонтный завод имени М. И. Калинина (так теперь называется ВПВРЗ) был награжден орденом Трудового Красного Знамени «за активное участие в революционном движении, самоотверженный труд в годы Великой Отечественной войны и достигнутые производственные успехи».

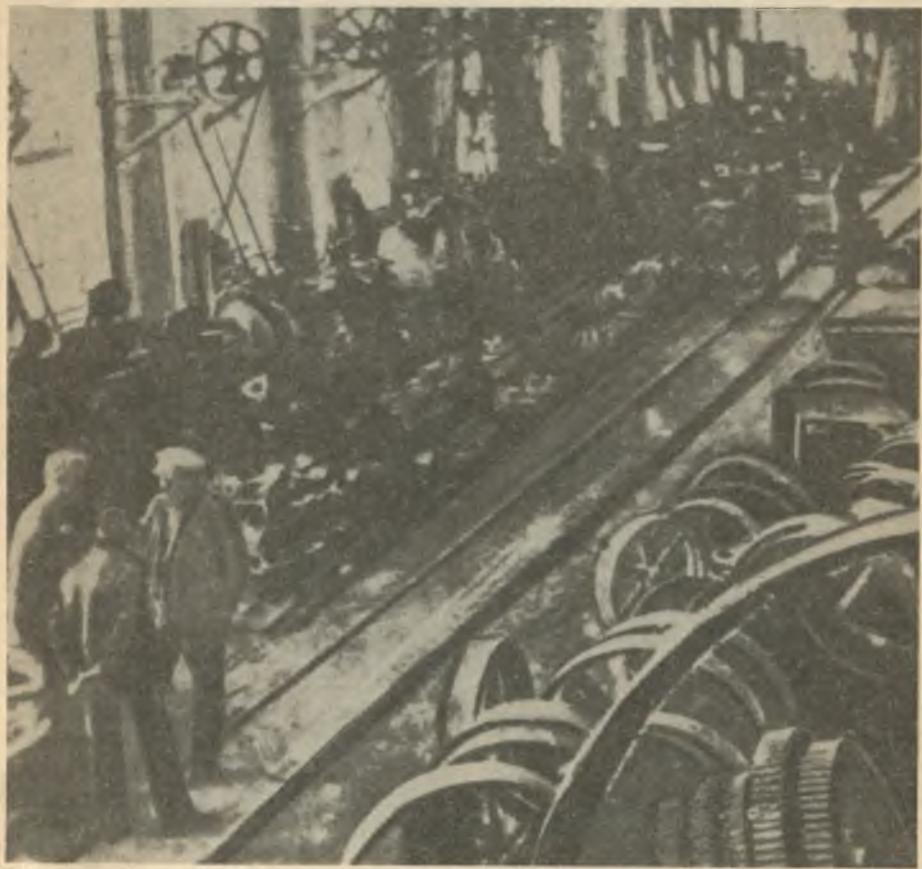
Немалую роль в воинских перевозках, в доставке оборонных и народнохозяйственных грузов сыграло Сухонское речное пароходство, управление которого находилось в Вологде на **Советском проспекте**, и его судоремонтные мастерские (в дальнейшем — судоремонтный завод, ныне — ремонтно-эксплуатационная база флота). В этих мастерских немало делалось и для производства продукции военного назначения, оружия.

Военную продукцию выпускали и другие предприятия Во-

логды. Машиностроительный завод «Северный коммунар» в 1943 году перешел в основном на производство мин. Особенно большая работа по наращиванию их выпуска проводилась в месяцы сорок третьего года, предшествовавшие сражению на Курской дуге.

В документах завода № 722 Наркомата минометного вооружения (так тогда назывался «Се-

верный коммунар») отмечается, в частности: «...В 1943 году основной доминирующей продукцией была М—82 (82-мм мина.— Г. А.), производство которой пришлось осваивать... Завод увеличил выпуск против прошлого года во много раз...» Одновременно выпускалась и другая военная и гражданская продукция.



В одном из цехов завода «Северный коммунар».

Из экспозиции областного краеведческого музея об участии вологжан в Великой Отечественной войне.

На этом предприятии и паровозо-вагоноремонтном заводе активно внедрялся поточный метод организации производства, который во многом способствовал увеличению выпуска военно-промышленной продукции. План 1942 года на заводе № 722 был выше, чем в 1941-м на 29 процентов, в 1943-м он уже превышал план 1941 года на 84 процента и 1942-го на 43.

Выпуском продукции для фронта были заняты в Вологде также швейная фабрика (два ее производственных здания размещались на **улице Мира** и **улице Ленина**), овчинно-меховая, ряд других предприятий и артелей. Активную роль в создании и формировании автоторожных войск Красной Армии сыграл Вологодский авторемонтный завод.



Миномет и мины, изготовленные в годы войны на предприятиях Вологды.

Из экспозиции областного краеведческого музея.



Находясь на стыке нескольких фронтов и действующих армий, Вологодская область

была их ближайшим тылом. Это положение обязывало повседневно, изо дня в день, откликаться на все события, происходящие на фронтах, чутко реагировать на малейшие изменения, быть готовым в любую минуту оказать помощь там, где она требовалась.

20 октября 1941 года немцы прорвали нашу оборону на Волхове и главными силами устремились на Будогощь, Тихвин, а частью сил — в северном направ-

лении — на Кириши, в юго-восточном — на Малую Вишеру. В этот день Государственный Комитет Оборона принял решение о строительстве оборонительных рубежей в Вологодской области. Факт принятия такого решения свидетельствовал, что ГКО, Генеральный штаб не исключали возможности развертывания в недалеком будущем широких военных действий на территории области.

25 октября были созданы Вологодский и Череповецкий комитеты обороны. Как говорилось в постановлении бюро обкома ВКП(б) и облисполкома, Вологодский комитет обороны создавался на основе решения Государственного Комитета Оборона от 22 октября «в интересах сосредоточения всей гражданской и военной власти и установления строжайшего порядка в городе Вологде, Вологодском, Сокольском, Чибсарском, Кубено-Озерском и Грязовецком районах, представляющих ближайшие тыловые районы фронта».

В этот же день бюро обкома ВКП(б) на основе решения ГКО приняло постановление о строительстве оборонительных рубежей в Вологодской области, в западной и центральной ее части. Предполагалось создать систему противотанковых рвов, траншей, дзотов, огневых точек, надолбов, проволочных заграждений, ходов сообщений, командных пунктов... Нужно было также расчистить от леса зоны обстрела, подвести дороги... Строительство осуществлялось 2-м управлением оборонительных работ Наркомата обороны.

Штаб Оборонстроя размещался в здании на набережной р. Вологды (ныне **Набережная VI Армии, 131**). Были мобилизованы десятки тысяч вологжан из всех городов и районов области.

Строительство оборонительных рубежей в области продолжалось до января-февраля 1942 года. Задание ГКО было выполнено успешно, несмотря на большие трудности.

Уже в самом начале войны принимались необходимые меры для защиты от нападения с воздуха. Весь город был разбит на двести с лишним участков самозащиты, строились бомбоубежища, простейшие укрытия. Создавались подразделения противовоздушной защиты из населения, проводилось его обучение. В сентябре 1941 года формируются зенитно-пулеметные части, подразделения воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС). В район Вологды были направлены авиационные подразделения.



В ноябре 1941 года началось формирование Череповецко-Вологодского дивизионного района ПВО (ЧВДР) в составе: трех отдельных зенитных артиллерийских дивизионов, трех батальонов воздушного наблюдения, оповещения и связи, двух батарей зенитной артиллерии малого калибра и зенитных прожекторов. В оперативное подчинение была передана 148-я истребительная авиационная дивизия ПВО (в составе 283 и 731 авиаполков). Район формировался в границах: Вытегра, Кадуй, Весьегонск, Грязовец, Солигалич, Усть-Шенома, Охтома, Няндома. Штабы ЧВДР и авиадивизии с осени 1941-го по июль 1944 года размещались в помещениях КОРа (нынешнего **Дворца культуры железнодорожников**). Важнейшими объектами противовоздушной обороны в границах Череповецкого-Вологодского дивизионного района ПВО были станции погрузки и выгрузки войск, узел Вологда, Тихвин, крупные железнодорожные мосты, гидросооружения Мариинской и Северо-Двинской водных систем.

В самой Вологде средствами ПВО охранялись объекты Вологодского железнодорожного узла и военные, такие предприятия, как паровозо-вагоноремонтный за-

вод, нефтебаза, ряд общественных зданий. За всю войну на город не упала ни одна бомба, хотя попытки бомбардировок были неоднократны. Так, 29 декабря 1941 года старший политрук Кваснов, летчик 731-го истребительного авиаполка, вступил в неравный бой с группой бомбардировщиков «Юнкерс — 88», пытавшихся бомбить Вологду, и обратил их в бегство. 19 апреля 1942 года командир этого же полка майор Лешко сбил появившийся над Вологдой бомбардировщик противника. Зенитчикам приходилось часто вести прицельный, а по ночам — заградительный огонь, чтоб не допустить к городу вражеские самолеты.

В апреле 1944 года Череповецко-Вологодский дивизионный район ПВО был преобразован в 79-ю дивизию ПВО, которая в июне-июле 1944 года передислоцировалась в Петрозаводск. 148-я истребительная авиадивизия ПВО убыла из пределов ЧВДР в ноябре 1943 года.

В 1984 году в Вологде, в сквере на пересечении **улицы Калинина** с **переулком Копанка**, на пьедестал была поставлена 85-миллиметровая пушка времен минувшей войны. МонуMENT был торжественно открыт в ознаменование боевых заслуг воинов Череповецко-Вологодского дивизионного района ПВО и в честь 40-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне.



В клубе имени 10-летия Октябрьской революции (ныне Дворец культуры железнодорожников, улица Ветошкина, 12) с осени 1942-го по лето 1944 года размещался штаб Череповецко-Вологодского дивизионного района ПВО (с апреля 1944 года — 79-й дивизии ПВО) и (до ноября 1943 года) — штаб 148-й истребительной авиадивизии ПВО.



Значительную помощь во-логжане оказали Ленинграду.

Нити, связывавшие страну с этим городом, сходились в Вологду. Отсюда весь поток грузов для Ленинграда и Ленинградского фронта шел по Северной железной дороге через Тихвин на Волхов, оттуда на Ладогу. «Этой однопутной тогда линии со слабо-развитыми станциями надлежало заменить собой все другие железнодорожные магистрали, связывавшие до блокады город со страной», — вспоминал З. И. Кондратьев, бывший в годы войны начальником Автоуправления Красной Армии.

Авторы книги «Воздушный мост» В. И. Михельсон и М. И. Ялыгин называют Вологду «главным стратегическим центром снабжения блокированного Ленинграда». Эти же авторы отмечают, что в сентябре 1941 года Государственный Комитет Обороны, рассмотрев предложения Военного совета Ленинградского фронта об организации воздушно-транспортной связи блокированного Ленинграда со страной, обязал Главное управление ГВФ и командование ВВС Красной Армии в срочном порядке определить и подготовить несколько тыловых авиабаз, с которых транспортные самолеты

будут летать в Ленинград. «В первую очередь внимание было обращено на Вологодский авиационный узел». Аэропорт в Вологде находился близ пригородного села Прилуки. Осенью 1941 года здесь базировался 232-й авиационный отряд Особой Северной авиагруппы ГВФ. Здесь же стали базироваться транспортные самолеты, прилетевшие из Москвы для доставки в Ленинград военных грузов и продовольствия. В первый день создания «воздушного моста» в Ленинград с Вологды вылетело тридцать самолетов ПС-84, на третий день — уже пятьдесят, взявших для осажденного города 120 тонн грузов. Однако на полет туда и обратно каждого самолета (они летали поодиночке) уходило почти восемь часов. Поэтому через некоторое время самолеты Московской авиагруппы особого назначения были отозваны с Вологодского аэродрома на другие, расположенные ближе к Ленинграду. «Но вся огромная работа по организации Вологодской авиабазы и первый опыт полетов из Вологды в Ленинград, — отмечают авторы книги, — не были напрасными. Дальний маршрут воздушного моста в блокированный Ленинград был проложен. В последующем одна из основных авиабаз будет из Вологды перенесена в Череповец, и с ее аэродромов по тому же маршруту в Ленинград полетят группы дальних бомбардировщиков ТБ-3».

25 ноября 1941 года в Вологду прибыл секретарь Ленинградского обкома ВКП(б) Т. Ф. Штыков. Военный совет фронта назначил его своим уполномоченным в городе, через который шли все



Здесь (проспект Победы, 33) в годы войны размещалось управление Северной железной дороги.

грузы для Ленинграда. Т. Ф. Штыков имел трех помощников по продовольственному и интендантскому имуществу, по горюче-смазочным материалам и по артиллерийскому снабжению. Кроме того, в его распоряжении были работники управления фронта и хозяйственных организаций Ленинграда, которые направлялись на крупные железнодорожные узлы для организации погрузки и контроля за быстрейшим продвижением грузов. Т. Ф. Штыков ежедневно информировал Военный совет фронта о ходе отгрузки и передвижении грузов для Ленинграда. Группа размещалась на первом этаже здания Вологодского обкома ВКП(б) (**Каменный мост, 4**, ныне здесь горисполком), была в постоянном контакте с руководством обкома.

Важную роль сыграла Вологда в эвакуации ленинградцев, которая началась с лета 1941 года. Особенно тяжелыми были зима и весна 1942 года, когда из Ленинграда было вывезено 554186 человек. Через Вологду прошло 215 эшелонов, в которых ехало 486287 эвакуированных. Вологжане сделали все возможное, чтобы облегчить путь в эвакуацию больным, ослабевшим от голода людям. 5149 тяжело больных были сняты с поездов и оставлены в госпитальных и больницах Вологды. Все они находились в тяжелом состоянии, с дистрофией второй и третьей степени с сопутствующими желудочно-кишечными заболеваниями и отеками, большое количество людей — с обморожениями. Всех спасти не удалось. В шести эвакуогоспиталях, созданных специально для ленинградцев, и

двух больницах города умерло 1928 человек.

С 1 июня по 30 августа 1942 года через Вологду прошло 188 поездов с эвакуированными ленинградцами, в них 383438 человек. Заболеваемость и смертность в пути по сравнению с зимними перевозками имели небольшой процент.

... 27 августа 1988 года в Вологде, **на Пошехонском шоссе**, был открыт мемориал ленинградцам, умершим в этом городе во время эвакуации. Он сооружен по совместному решению Ленинградского и Вологодского горисполкомов. На его открытии присутствовала делегация Ленинграда, которая передала вологжанам капсулу с землей Пискаревского кладбища...



22 июля 1982 года Президиум Верховного Совета СССР принял Указ, в котором говорится: «За успехи, достигнутые трудящимися города в хозяйственном и культурном строительстве, отмечая революционные заслуги и значительный вклад в обеспечение победы над немецко-фашистскими захватчиками в Великой Отечественной войне, наградить город Вологду орденом Октябрьской Революции».

...В центре города, на площади Революции, горит Вечный огонь. На черном мраморе слова:

«Вечная память вологжанам, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов».

В скорбном молчании застывают перед Вечным огнем люди, приходящие сюда поклониться подвигу тех, кто ценой своей жизни приблизил светлый день Победы.

Как символ мужества в годы Великой Отечественной войны стоит в Вологде и другой памятник — танк Т-34. На белой мраморной доске, укрепленной на постаменте, выбиты слова:

**«В честь
боевого и трудового
подвига вологжан**

в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов».

Памятник-символ поставлен на улице, носящей название «улица Мира».

На первой странице обложки: памятник — танк Т-34, установленный на улице Мира.

На второй странице обложки: вверху — стела, стоящая в сквере на улице Ленина. Здесь выбиты имена вологжан — Героев Советского Союза. Вологодчина дала Родине более 140 Героев — уроженцев области и тридцать Героев, чья жизнь была с нею связана.

Внизу — памятник на кладбище в Заречной части города, месте массовых воинских захоронений.

На третьей странице обложки: вверху — мемориал ленинградцам, умершим в Вологде во время эвакуации из блокадного Ленинграда.

Внизу — памятник-пушка, установленный в сквере на пересечении улицы Калинина и переулка Копанка. Надпись на постаменте: «Воинам-зенитчикам Череповецко-Вологодского района ПВО».

