№ 20 (2292) 12 марта 2020 ГОРОДСКИЕ НОВОСТИ

Ярославль. Грозный сорок

Дата 22 июня 1941 года стала началом трагического и героического периода для нашей страны. В едином порыве вместе со всей страной на борьбу с врагом встали и ярославцы

В честь боевой и трудовой славы ярославцев в годы войны горит Вечный огонь.

По плану мобилизации

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июня 1941 года на территории Ярославской области было введено военное положение. В первый же день объявления войны военкоматы области стали осаждать ярославцы с просьбой о немедленной отправке их на фронт. Однако военкоматы действовали строго по плану мобилизации, утвержденному Указом Президиума Верховного Совета СССР. Согласно этому документу в Ярославской области в первые два дня было призвано в Красную Армию 14 тысяч человек 1905 – 1918 годов рождения. В последующие месяцы призывали мужчин 1890 – 1904 годов рождения. В дальнейшем – мужчин в возрасте от 17,5 до 55 лет. Всего за время войны по Ярославской области было призвано в армию свыше 500 тысяч человек.

В первые три дня Великой Отечественной в городах и селах области стали проходить митинги и собрания. Только в Ярославле их было проведено около 600, в них приняли участие более 62 тысяч человек. На этих встречах ярославцы предлагали меры по скорейшему переводу промышленности на выпуск военной продукции. Так, рабочие кордной фабрики вышли с инициативой об увеличении продолжительности рабочего дня, а на электромашиностроительном заводе это предложение конкретизировали и решили работать по 11 часов в смену. Женщины с завода «Парижская коммуна» обратились ко всем женщинам-домохозяйкам, мужья которых ушли или уйдут на фронт, с предложением занять рабочее место мужа.

За первые месяцы войны состав рабочих на предприятиях обновился на 30 – 80%. На рабочие места пришли подростки, женщины-домохозяйки. Для них стали повсеместно создаваться курсы, школы обмена опытом.

Все для фронта

В начале войны заводы и фабрики Ярославля срочно перешли на освоение и выпуск продукции для фронта: автомобильный завод (ныне ЯМЗ) с первых дней войны стал выпускать корпуса снарядов, основных частей и деталей для прославленных минометов «катюша», был освоен выпуск автоматов ППШ и гусеничных тягачей. Автоматы ППШ и ППД стали выпускать заводы – тормозной (ныне радиозавод), «Рабочий металлист», Полиграфзавод, «Пролетарская свобода»... «Красный маяк» в срочном порядке стал изготавливать мины и авиабомбы. Электромашиностроительный завод приступил к выпуску снарядов, мин, запчастей к танкам.

Предприятия легкой промышленности шили гимнастерки, ватные шаровары, летние брюки, телогрейки, шапки-ушанки, валенки, изготавливали металлические котелки, деревянные сани, лыжи. Вроде бы в сравнении с танком и авиабомбой мелочь. Но без валенок и ушанок в зимнюю стужу не повоюешь!

Ярославская железная дорога также была на военном положении. Она сыграла важную роль по снабжению Карельского, Ленинградского, Северо-Западного, Калининского фронтов всем необходимым. Это была единственная дорога, которая обеспечивала связь Москвы с северными районами страны.

Артиллерийский тягач Ярославского автозавода передан военным. 1942 г.

В связи с угрозой вторжения

В начале октября 1941 года положение на фронте значительно ухудшилось. Враг обладал не только количественным, но и качественным военным превосходством. Вражеские войска начали стремительно наступать на Москву с севера, юга и по центру. К концу октября нависла угроза вторжения на территорию Ярославской области, граница которой находилась в 50 километрах от линии военных действий. И в случае прорыва фронта севернее Москвы немецкие танки могли быть под Ярославлем уже через 8 – 9 часов.

Для Ярославской области осенние и зимние месяцы 41-го были самыми тяжелыми и непредсказуемыми. В октябре был создан Городской Комитет обороны под руководством первого секретаря обкома партии Николая Семеновича Патоличева. Было принято решение о срочной эвакуации части ярославских заводов на восток. Действовали организованно и быстро. Из воспоминаний Николая Патоличева: «Мы эвакуировали Рыбинский авиамоторостроительный завод... Не будь этого, завод, производящий важнейшую продукцию для фронта, перестал бы существовать. До войны на завод приезжала делегация «специалистов» из Германии. Они постарались изучить производство досконально, так что разбомбить его фашистской авиации не представляло труда. Помнится, после беседы «гости» попросили провести их к Волге: видимо, река для них была хорошим ориентиром... В войну в главные цеха завода с большой точностью были сброшены крупные авиационные бомбы. Но это уже после эвакуации предприятия. Фашисты не предполагали, что бомбят пустые цеха».

Оборудование шинного завода и завода СК было частично демонтировано и вывезено в Омск. Но на оставшейся части оборудования выпускали столько же продукции, сколько и в обычных условиях. Более того, за 2-е полугодие 1941 года шинники увеличили выпуск аэропокрышек и аэрокамер по сравнению с первым полугодием в 1,9 раза, катков для танков – в 1,6 раза.

Ярославский судостроительный завод почти на 70% был эвакуирован вниз по Волге. Однако коллектив завода продолжал выполнять военные заказы. Здесь родилась идея изготавливать катера с установкой на них легендарных «катюш». Эти катера Я-5 участвовали в Сталинградской битве, при штурме Берлина. Два из них сейчас стоят на постаментах в Новороссийске и Таганроге как памятники матросской славы.

Почти полностью были эвакуированы заводы № 62 (впоследствии на его площадях работал Ярославский завод топливной аппаратуры), № 150 (Ярославский завод резинотехники), № 226 (НИИМСК)... Частично – нефтеперерабатывающий завод им. Менделеева, который являлся единственным заводом в СССР, выпускающим авиационные масла и смазки.

В целях ускорения вывоза оборудования на причалы Волги от трамвайных путей, проходящих тогда по Советской улице, прямо по мостовой были проложены рельсы – через Красную площадь по Красному спуску к Волжской пристани. На трамвайных платформах демонтированное оборудование доставлялось к баржам, которые потом отправлялись вниз по Волге.

Ярославский комитет обороны жестко контролировал ход эвакуации. 3 ноября 1941 года комитет своим постановлением № 34 обязал начальника железной дороги Кондратьева строго соблюдать график подачи вагонов и платформ под погрузку. Так, рыбинскому заводу № 26 было предписано подавать под погрузку 100 вагонов в сутки, шинному – 30 вагонов в сутки. До 7 ноября дорога обязывалась подать кордному заводу 60 вагонов, заводу № 150 – 90 вагонов, из них 30 для людей. Ярославская железная дорога отправляла на восток не менее 50 эвакопоездов в сутки.

Фонд обороны

В первые дни войны был создан Ярославский Фонд обороны. В соответствии с решением ВЦСПС от 26 августа 1941 года «О порядке пе-