

«Виртуальная экскурсия «Рыбинск моторостроительный завод в годы Великой Отечественной Войны».

Дорогие друзья, приглашаем вас на экскурсию по старейшему, но в тоже время одному из самых современных предприятий нашего города – Рыбинскому моторостроительному заводу.

Да-да, вы не ослышались, именно по Рыбинскому моторостроительному заводу.

Конечно, на само предприятие нас не пустят, но мы попробуем с вами восстановить ход истории и узнать, какой вклад внесли работники завода в Великую победу.

А мы с вами стоим на пересечении улицы Димитрова и проспекта Ленина. Именно вдоль улицы имени Димитрова и располагались основные цеха моторостроительного завода.

К началу войны Рыбинский моторостроительный завод являлся крупнейшим предприятием авиационной промышленности. Его реконструкция, начавшаяся в ноябре 1940 года, была на личном контроле Сталина. В кратчайшие сроки был совершен переход на производство новых моторов М-105 для военных самолетов, к июню 1941 года завод производил 45 моторов в сутки.

С июля по сентябрь 1941 года было выпущено 3458 двигателей. Ими оснащались самолеты Як-1, СБ, Пе-2. Чтобы быстрее возвращать в строй поврежденные в бою истребители и бомбардировщики, работники завода организовали ремонт авиадвигателей во фронтовых условиях.

Осенью было принято решение об эвакуации завода в Уфу. Работа по отправке сотрудников и оборудования была проведена всего за десять суток. Более 10 тысяч рабочих, инженерно-технических сотрудников и служащих со всем оборудованием и 300 комплектами моторов организовано покинули Рыбинск. С территории завода было вывезено все до последней гайки, вплоть до батарей парового отопления. В тыл отправили более 3000 железнодорожных вагонов и 25 речных барж. При этом операция прошла настолько скрытно, что позже немецкая авиация еще долгое время осуществляла авианалеты на пустые заводские корпуса, думая, что завод продолжает работать.

Вот как вспоминают о переезде из Рыбинска его бывшие работники: «Как только решение об эвакуации было принято бесповоротно, резко поменялся режим работы завода. Внешне все оставалось без изменений: шли на работу толпы горожан, одна смена меняла другую, дымили заводские трубы. Именно это видели немецкие летчики-разведчики, летавшие ежедневно и над городом, и над заводом. Но если бы у них была возможность заглянуть в заводские корпуса, то они увидели бы совсем иную картину: шла

лихорадочная работа по снятию с фундаментов тяжелых станков, оборудования. Технические службы готовили к переезду на новое место документацию, чертежи. И как только наступала темнота, из цеховых пролетов вытаскивали секции железнодорожных путей, выкладывали вдоль цехов, состыковывали и по этим временным путям подгоняли железнодорожные вагоны и платформы, на которые и грузилось готовое к отправке оборудование. Часть их отправлялась к вокзалу, где формировали эшелоны, по другой ветке станки свозили на берег Волги и грузили на баржи. Утром к рассвету эти временные пути разбирали и заносили в пролеты цехов.

Таким образом, в предельно короткие сроки - 10 дней - с территории завода было вывезено все до последней гайки, вплоть до батарей парового отопления. На 25 баржах из Рыбинска в далекий путь отправились 9760 рабочих и служащих завода с семьями. Более трех тысяч вагонов было задействовано для перемещения станков и оборудования».

Оборудование было вывезено вовремя: 31 октября немцы решили уничтожить предприятие и нанесли массированный бомбовый удар по территории и корпусам. Но завод уже был пуст.

Но вернемся к событиям начала эвакуации. Выехав из Рыбинска в середине октября, большинство заводчан вместо десяти дней добиралось почти два месяца и попало в Уфу (точнее в город Черниковск, где располагался завод) только к январю 1942 года. Те, кто был отправлен на баржах по Волге, из-за невероятно суровой зимы оказались в ледовом плену: суда вмерзли в лед, и люди пешком, со скарбом и детьми, добирались до ближайших населенных пунктов. Для заводского оборудования удавалось найти подводы. По рассказам участников тех событий, железной дорогой добиралась основная масса эвакуированных. В первую очередь пропускались эшелоны, которые следовали на фронт, поэтому вагоны с заводскими рабочими и их семьями добирались неделями. Без теплой одежды, запасов продуктов и каких-либо бытовых удобств. Оказавшись в Уфе, они сразу начинали ставить оборудование, оснащать цеха, обустраивать их и включаться в производственный процесс.

Огромное количество эвакуированных нужно было хоть как-то разместить. На учет был взят каждый метр жилья. Приезжих подселяли к местным жителям, временно размещали в домах культуры, здании театра и т.д. Многим приходилось ездить издалека - из южной части города, сначала в переполненном трамвае до вокзала, а потом на поезде, где даже стоять было негде. Молодежь и одинокие люди предпочитали ночевать в цехах: опоздание на работу или прогул карались по законам военного времени строго. И, как вспоминают заводчане, все время хотелось есть. Пайки были скудные, а вещей, на которые можно было выменять продукты в ближайших деревнях, не было. Легче стало только к

осени 1942 года, когда семейные работники стали осваивать земельные участки и сажать на них картошку, овощи, сеять просо.

До конца 1941 года на заводе было сооружено 10 производственных корпусов, введены в строй литейный, термический, кузнечный цеха, испытательная станция, проложено 42 километра железнодорожных путей, построены депо, помещения для ремонта транспорта. На запуск завода-гиганта ушло всего шесть недель.

В 1942 году предприятие возвращается в Рыбинск. В цехах трудились без выходных, по 15-17 часов в день, а иногда и круглые сутки, подростки, женщины, пенсионеры, вернувшиеся с фронта раненые. Первое время завод занимался только ремонтом моторов М-100, М-103, М-105, прибывавших с фронта. С апреля по декабрь 1942 года завод отремонтировал 728 двигателей, а в течение 1943 года – в 1,5 раза больше. В конце 1944 года моторостроители освоили производство серийных авиадвигателей АШ-62ИР конструктора И. Д. Швецова для самолета Ли-2. Первый такой мотор был собран 26 декабря 1944 года.

Вклад рыбинских моторостроителей в достижение Победы был отмечен высокими государственными наградами. В знак особых заслуг коллектива сотням работников завода первым в Ярославской области были вручены медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

Несколько тысяч работников моторостроительного завода ушли на фронт. 18 моторостроителей удостоились высокого звания Героев Советского Союза. (С биографией каждого из них вы можете познакомиться в приложении к нашей экскурсии). Простые рабочие в 1941-м были вынуждены сменить специальность. Вместо привычных инструментов — боевое оружие, вместо станков пришлось управлять танками, поднимать в небо боевые истребители, стрелять из пулемётов. Учились в короткие сроки, и права на ошибку у них не было.

А мы проходим с вами к зданию, в котором в настоящее время находится заводоуправление. На здании заводоуправления мы видим две памятных доски. На одной - нанесены имена тех, кто за мужество и отвагу удостоился высоких боевых наград. На другой - Георгиевская лента, солдат, поднявший руку с пистолетом — словно призывает невидимых бойцов к началу боя. За его спиной выстроились танки, в небо, набирая высоту, поднимаются самолёты, готовые дать отпор врагу. А где-то в тылу за станками стоят женщины — они вносят весомый вклад в общее дело. Картину, выгравированную на мраморной плите, обрамляет георгиевская лента — символ победы в Великой Отечественной войне.

Осенью этого года напротив проходных ПАО «ОДК — Сатурн» установят стелу Города трудовой доблести. Статус присвоен Рыбинску указом президента России в мае 2021-го года. В августе того же года открыли закладной камень. Место для установки стелы выбирали на основе онлайн-голосования. Проходя мимо стелы наши современники будут помнить о тех людях, которые совершили трудовой подвиг. Это напоминание, что мы — потомки героев-тружеников-победителей — должны , быть достойными их памяти.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Машиностроители-Герои Советского Союза

Токарь Николай Архипов, шлифовщик Павел Круглов и нормировщик Алексей Макалов трудились в цехе № 19. Архипов и Круглов на войне связали судьбу с небом. Макалов служил десантником в отделении роты противотанковых ружей.

Николаю Архипову довелось командовать эскадрильей 32-го истребительного авиационного полка. *«Лётчик с отличными качествами, способен в трудную минуту оказать помощь и поддержку товарищу»*, — говорится в его боевой аттестации. Почти три сотни боевых вылетов, 134 воздушных боя, два десятка сбитых вражеских самолётов — таков послужной список Архипова.

Не меньшие заслуги и у Павла Круглова: в августе 1942-го он повёл группу в составе девяти штурмовиков для нанесения удара по вражескому аэродрому в Старом Осколе. Несмотря на плохую погоду и вражеский огонь из зениток, ни один фашистский самолёт не смог подняться в воздух. Советские солдаты уничтожили 43 боевые машины врага, взорвали склад с горючим.

Проявил мужество и отвагу и Николай Маклаков: при форсировании реки Припять в сентябре 1943-го принял командование на себя, повёл бойцов в контратаку и освободил плацдарм для переправы остальных войск.

Для Василия Лебедева война началась в Бресте. Четыре года он командовал стрелковой ротой, освобождая родину от врагов. В январе 1945-го года на реке Висла южнее Варшавы Лебедев повёл своих солдат на прорыв. Под шквалом огня бойцы, вдохновлённые личным примером командира, отвоёвывали каждый километр земли. Благодаря этому прорыву оборона противника на Висле была прорвана. После войны Василий Лебедев трудился на рыбинском заводе завхозом.

Работники цеха № 36 токари Анатолий Самочкин и Анатолий Смирнов, шлифовщик Александр Торопов тоже прославили предприятие подвигами на фронте. *«Потомственный волгарь»* — писал о себе в анкетах пилот первой авиационной эскадрильи 289-го авиационного полка Самочкин. Он бомбардировал и штурмовал немецкие войска с низких высот, поражая цели с удивительной точностью. На его счету почти двести боевых вылетов, более двух десятков уничтоженных танков, два самолёта, два вражеских эшелона, более трёх сотен автомашин и около шести рот фашистских солдат и офицеров.

Тёзка и коллега Самочкина по цеху Анатолий Смирнов в храбрости не уступал — заместитель командира, лётчик 6-го штурмового авиационного полка не раз бросался в атаку на знаменитые «юнкерсы» и «мессершмиты», обращая в бегство врагов. В копилке гвардии-майора Смирнова числится одиннадцать боевых наград.

Шлифовщик Александр Торопов сражался в пехоте, принимал участие в боях за освобождение Украины. Под Харьковом его взвод держал оборону, отбивая танковые атаки, повторяя, по сути, подвиг панфиловцев. За самоотверженный подвиг все бойцы, и наш земляк в том числе, получили медали «Золотая звезда». На родину Александр не вернулся — погиб в 1946-м году в борьбе с бандеровцами на Западной Украине.

Токари цеха №3 Николай Кузьмин и Константин Смирнов на фронте стали танкистами, но служили в разных частях. Николаю было всего 26 лет, когда слава о его подвиге на подступах к Одере прогремела на всю страну. Танковая рота Кузьмина окружила Равиг и мощным ударом уничтожила фашистский гарнизон, засевший в старинном польском городе. Константин Смирнов — командир легендарного танка Т-34 — успешно выполнял задания командования в боях за освобождение Украины, проявил смелость и решительность в боях при взятии Умани. Герой не вернулся на родину — он погиб в танке от разрыва снаряда.

Николай Водолазкин тоже служил в армии водителем танка. Высокой награды моторист цеха № 7 был удостоен после событий на Сапун-горе, когда ему удалось прорвать укрепленную линию обороны фашистов. Первым ворвавшись в Севастополь, танкист водрузил красный флаг на крыше многоэтажки — символ освобождения от врага.

Судьба токарей цеха № 16 Николая Сыщикова и Александра Трифоновасложилась по-разному. Первый, овладев техникой пилотирования и бомбометания, стал командиром в четвёртом авиационном полку дальней авиации. Быстрота принятия решений и точный расчёт помогали ему поражать цель при любых погодных условиях. Однажды самолёт Сыщикова был подбит, но даже это обстоятельство не лишило

отважного лётчика хладнокровия: он не только уничтожил врага, но и поразил цель, сбросив бомбы в указанную точку.

Трифонов попал в стрелковую дивизию, форсировавшую Днепр. Под сильным огнём противника его расчёт курсировал от одного берега к другому, переправляя на лодке пехотинцев с оружием. Несмотря на ранения, он продолжал выполнять поставленную задачу, на ходу латая пробоины в лодке. На той переправе закончился боевой путь Александра Трифонова.