

Даты октября

1 октября 1936 года 80 лет назад вышел приказ об организации в Ярославской области филармонии.

Филармоническая деятельность Ярославля берёт своё начало от основания в 1875 году ярославского общества любителей музыкального и драматического искусства. Члены творческого сообщества и музицировали, и ставили спектакли, и проводили научные чтения (естественно из области истории музыкального и драматического искусства). Практически занимались филармонической деятельностью в широком смысле.



Но только 1 октября 1936 года Управление по делам искусств при оргкомитете ВЦИК по Ярославской области приняло, наконец, решение об организации в Ярославле областной филармонии. В обязанности ей вменялось «обслуживание трудящихся всеми видами концертов». Уже в первые полгода существования филармонии с концертами у нас выступали такие прославленные коллективы, как Государственный симфонический оркестр СССР, Государственный Академический Большой театр, ансамбль песни и пляски под управлением Александрова, пел знаменитый на весь мир Иван Козловский, танцевала не менее известная балерина М. Семёнова...

Но филармония, как организация, должна была озаботиться в первую очередь созданием и воспитанием собственных творческих коллективов. Вехами становления наиболее известных из них стали:

1944 год – создание профессионального симфонического оркестра.

1963 год – образование ансамбля русской частушки «Ярославские ребята».

1968 год – основание камерного ансамбля «Барокко».

1974 год – установление в концертном зале филармонии классического органа.

В ярославской филармонии выступали такие всемирно известные исполнители, как В. Рихтер, Э. Гилельс, Леонид и Павел Коганы, но особенно часто Станислав Генрихович Нейгауз. Концертами именно в ярославской филармонии началась блестящая карьера совсем юного ещё Вадика Репина. Здесь впервые прозвучали скрипичные концерты Дмитрия Шостаковича и Тихона Хренникова.

Именно Ярославль стал первооткрывателем старинной русской музыки, благодаря ансамблю «Барокко» и его руководителю Игорю Васильевичу Попкову. Создавая свой знаменитый камерный ансамбль в

1968 году, в первом составе которого выступали И. В. Попков, А. Ю. Поплавский, А. И. Соболев, А. В. Корчагин, Б. А. Шишкин, он начал поиски музыки доглинкинской эпохи – русского музыкального барокко. Пришлось просмотреть сотни порой полуистлевших рукописных нотных записей композиторов давнего прошлого. И вот, находившаяся в забвении музыка XVIII века, зазвучала вновь. Впервые в России. Д. Бортнянский, А. Алябьев, М. Виельгорский.

Здесь, в Ярославле, Игорь Попков в нотном рукописном сборнике конца XVIII столетия нашёл собрание музыкальных сочинений для домашнего музицирования. На их основе он написал Ярославскую симфонию, впервые исполненную в нашем городе. Затем были города Европы и Америки.

Говоря о нашей филармонии, нельзя не вспомнить работавших здесь таких замечательных музыкантов-дирижёров, как Юрий Аранович и Виктор Барсов. Нельзя сказать о фестивалях, проводимых здесь сегодня нашими великими современниками Валерием Гергиевым и Юрием Башметом...

Юрий Аранович приехал в Ярославль в 1957 году, после огромного успеха, сопутствовавшего ему годом ранее на VI Всемирном фестивале молодёжи и студентов в Москве. Коллектив ярославского симфонического оркестра встретил двадцатипятилетнего дирижёра не просто благосклонно, восторженно!

Деятельность филармонии становится чрезвычайно насыщенной, а центром и движущей силой был симфонический оркестр и дирижёр. Стал работать музыкальный лекторий, оркестр выступал не только на филармонической сцене, но и в клубах, в заводских цехах, в сельских школах, в садах и парках Ярославля.

К этому добавлялись гастроли в соседние области, на крайний Север, на целинные земли. Дирижёр не отделял себя от оркестра, переживая все трудности гастрольной деятельности.

Но всё же особое место в его жизни тогда занимала студенческая молодёжь, общению с которой он отдавал всё свободное время. Именно здесь он приобрёл самую большую армию поклонников классической музыки, но, прежде всего, своих поклонников.

И каким же ударом стал для них внезапный отъезд Юрия Арановича в Москву! Многие тогда задавались мучительным вопросом: почему он так поступил? И не находили ответа. Причина же была проста. Городские власти, добившиеся отъезда любимого музыканта, сделали всё возможное, чтобы само имя его было окружено завесой молчания. Как говорили позднее музыканты оркестра, власть предрержащие вмешивались в репертуарную политику дирижёра, что им, человеком искренним, но бескомпромиссным, воспринималось крайне болезненно.

После семи лет в Ярославле Юрий Аранович ещё семь лет руководил симфоническим оркестром Всесоюзного радио и телевидения. Он и этот оркестр сделал широко известным. Причём не только в стране, но и за её пределами. Однако творчество не было по достоинству оценено, к тому же

началась настоящая травля. Юрий Михайлович вынужден был эмигрировать в Израиль, после чего имя его оказалось под запретом, а сотни километров плёнок с записями его концертов были варварски уничтожены.

За рубежом же карьера его стремительно пошла вверх. Он с огромным успехом выступал в Лондоне, Париже, Вене, Нью-Йорке, дирижировал в крупнейших оперных театрах мира, став, по сути, величайшим дирижёром современности.

Но он помнил о Ярославле, а в письмах к своему единственному ученику в России скрипачу Михаилу Успенскому называл Ярославль городом своей юности и своих надежд. Ярославцы, в свою очередь, помнят и чтят его.

Из статьи Н. Н. Колодина «Ярославская филармония» в кн. «Город древний».

20 октября 1916 года 105 лет назад открылись авторемонтные мастерские В. А. Лебедева – ныне Ярославский моторный завод.

«Автомобилестроение рождалось и в Ярославле»



В 1897 году в Ярославле появился первый автомобиль. Проезжая по городским улицам, автомобиль поднимал колёсами тучи пыли, грохотом мотора вызывал громкий лай окрестных собак и восхищённые, завистливые взгляды местных ребятишек. Обыватели пришли в ужас, и, как водится, начали пророчить скорый конец света...

Автомобилю с двигателем внутреннего сгорания одни предрекали большое будущее, другие его проклинали, предпочитая старинные способы передвижения – на лошадях. Однако новый транспорт с течением времени пришлось признать всем. И не просто признать, но и дать ему путь в будущее.

Не случайно в бурно развивавшихся передовых капиталистических странах уже в конце XIX века автомобильная промышленность стала

знаменем технического прогресса. Германия, Франция, Великобритания и США наращивали производственную мощь. В Российской же империи новая отрасль пока заметно отставала. Тогда ещё никто не мог предположить, что всего через несколько лет на окраине древнего волжского города начнётся строительство целого автомобильного завода.

Предыстория его такова. 15 (29) июля 1914 года началась Первая мировая война, которая продолжалась более четырёх лет. Царская Россия оказалась к ней неподготовленной. Наши грозные противники – Германия и Австро-Венгрия – были лучше оснащены моторизованными частями и подразделениями, что нередко приводило к их оперативному превосходству над русской армией. В целях лучшего обеспечения нашей армии современным транспортом автомобильно-авиационный отдел при Военно-промышленном комитете в августе 1915 года спешно поставил вопрос о необходимости строительства в России собственных автозаводов. В январе 1916 года Совет Министров обратился к императору Николаю II с просьбой о выделении средств на заказ автомобилей для удовлетворения потребностей военного ведомства и о предоставлении нескольким фирмам крупных казённых заказов на организацию производства автомобильной техники в России.

В феврале 1916 года было получено высочайшее утверждение решения о создании на основе государственного кредита пяти отечественных автомобильных заводов. Два из них располагались в Москве, один – в Нахичевани, и ещё два – в Ярославской губернии: акционерное общество «Русский Рено» в г. Рыбинске, и «Акционерное общество воздухоплавания В. А. Лебедева» в Ярославле.

В августе 1915-го, за два с небольшим года до Октября 1917-го, Военно-техническое управление Российской империи поручило строительство завода автомобилей в Ярославле инженеру Владимиру Александровичу Лебедеву – выпускнику знаменитой школы пилотов Анри Фармана в Париже, активному члену Русского технического общества, Российского и Французского аэроклубов, большому энтузиасту развития отечественной техники.

Владимир Александрович Лебедев родился в 1879 году в Петербурге, окончил Петербургский университет. Он по-своему блистал среди петербургских промышленников того времени. Энергичный и деловитый, Владимир Александрович активнейшим образом откликался на всё, что способствовало развитию отечественной техники. Не миновало его и увлечение автомобильным спортом.

В сентябре 1915 года представитель АО «В. А. Лебедев», прибывший из Петрограда в Ярославль, вручил городской управе прошение акционерного общества Лебедева о продаже и сдаче в аренду земли между железнодорожной линией Москва – Архангельск, Романовским трактом и артиллерийскими складами.

Место было такое: в версте от железнодорожной линии кончался старый Ярославль, рядом, за городским валом, начинался Романовский тракт.

В те дни пустырь в районе городского вала ожил: сюда потянулись обозы со строительными материалами и оборудованием. 20 октября 1916 года официально объявили о пуске завода, хотя ещё не был построен главный производственный корпус, не говоря уже о жилье для рабочих.

Выпускать на первых порах должны были кабины и корпуса для санитарных и штабных автомобилей. Для ремонта и сборки машин должны были поступить станки и комплектующие части из союзнических Англии и США. Но они своевременно не поступили. Удалось поэтому собрать только одну машину.

Страну ждала Февральская революция.

Из книги Г. Потапова «Ярославский моторный. Из века в век».

Составила библиотекарь С. Д. Нечай.