

Маклаковский лесозавод в годы Великой Отечественной войны

(продолжение. Начало в № 19, № 22)

В Великой Отечественной войне противостояли не только армии, но и модели экономик, от производительности которых прямо пропорционально зависел успех военных действий.

Миллионы людей, тысячи предприятий нашей страны были настроены на одну цель – победить. Свой вклад в общенародное дело внес и Маклаковский лесозавод.

На бирже пиломатериала

Количество работающих на деревообработке во время войны сильно изменялось. Если в 1941 году здесь работало 34 человека, то в 1944 году эта цифра достигала 100 производственных рабочих. Продукция деревообработки, как и лесопиления, отвозилась на биржу пиломатериала.

Биржа пиломатериала – это склад готовой продукции под открытым небом (где каждый штабель пиломатериала и продукции деревообработки имел отдельный навес), занимающий площадь 20 га, причем этого до войны не хватало и требовалось еще 6 га. Поэтому остро стоял вопрос о ее расширении. Однако в войну он отпал по причине резкого спада объемов произведенного пиломатериала.

Содержанием биржи занималось 5 вспомогательных рабочих, 4–6 служащих и 1–2 ИТР. Как мы говорили ранее, отвозкой и укладкой на биржу пиломатериалов занимались работники транспорта, а также рабочие лесопильного и деревообрабатывающего цехов. В целом на транспортировке, погрузке и выгрузке готовой продукции в годы войны, в среднем, трудилось около 92 человек.

В транспортировке сырья, пиломатериалов, продукции деревообработки и др., кроме береговых бревнотасок и транспортеров, участвовал транспорт следующих цехов: гужтранспорта, автотранспорта, тракторотранспорта. Их соотношение в общем потоке грузооборота (без учета береговых бревнотасок) составляло: 69,5% – тракторотранспорт, 23% – автотранспорт и 7,5% – гужтранспорт.

Гужевого транспорт в своем составе имел телеги, сани, вагонетки, приводившиеся в движение с помощью лошадей. В разные годы войны количество лошадей менялось в сторону уменьшения, по причине их передачи в РККА (Рабоче-крестьянскую Красную Армию). Например, в 1941 г. было 175 голов, в 1944 г. уже 90 голов. Лошадей нужно содержать, поэтому лесозавод вел подсобное хозяйство (для заводских лошадей в подсобном хозяйстве выращивали овес, заготавливали сено и солому) и содержал специальных работников. На гужтранспорте трудилось около 22–23 штатных человек, и эта цифра в течение войны почти не менялась. Помимо штатных работников привлекались и дополнительные. Конетранспорт задействовали не только для собственной производственной деятельности (отвозка, отсоска и укладка, погрузка в баржи и глухари, снабжение лесозавода сырьем, обслуживание ЖКО, перевозка спецтары, обслуживание ПСО (пожарно-сторожевая охрана), снабжение котельной топливом и т. д.), но и на выполнении

военных обязательств завода перед государством. В основном это были перевозки военнообязанных.

Автомобильный парк

У автотранспорта в течение войны постоянно менялся автомобильный парк. Лесозавод войну встретил с 4 грузовыми автомобилями (три ГАЗ-АА (из них одна пожарная) и одна ГАЗ-ААА) и 1 легковым, а закончил войну только с 2 грузовыми (газогенераторный ГАЗ-42 и бензиновый ЗИС (Завод имени Сталина) – ПСА (пожарно-спасательный автомобиль), так как остальные были переданы в РККА. Легковой автомобиль использовался для перевозки руководящего персонала. Грузовые автомобили – для перевозки грузов, в основном «разных материалов», в меньшей мере: лесопиления, авиапродукции, спецтары. Одновременно грузовики привлекались и для перевозки людей, в том числе призванных на фронт.

Часто были простои из-за отсутствия горючего и резины. Не случайно имеющиеся на заводе бензиновые авто (а также тракторы) заменялись на газогенераторную систему питания. Для стоянки авто имелся гараж на 5 машиномест. На автотранспорте трудились: 1 заводской гараж и 2–3 шофера. В отдельные годы были ремонтные слесари (рабочие), цифра которых колебалась от 0 до 5 человек.

Тракторотранспорт в течение всех военных лет имел 2 трактора ЧТЗ (Челябинский тракторный завод). В начале войны только один из них был газогенераторным, а с 1944 г. и второй трактор стал газогенераторным. Тракторы в основном использовались на снабжении лесосоцеха сырьем, в подсобном хозяйстве, перевозке авиапродукции и лесопиления, на выкатке бревен из воды. Первоначально в штате было 3 тракториста, к середине войны их количество уменьшилось до двух.

Помимо перечисленного транспорта, на заводе в 1941 г. появляется автолесовоз (передан из Игарского лесокombината, но в последующие годы автолесовоз уже не упоминается) и катер, какой они были модели – не известно.

Продукция и ее транспортировка

Возвращаемся к продукции лесозавода. Это пиломатериал лесопиления, полуфабрикат и готовый материал деревообработки, а также деловой лес (круглый лес) и дрова.

Пиломатериал на экспорт перестали пилить со второго квартала 1942 г. за исключением незначительных объемов для собственной деревообработки (например, в 1943 г. объем экспортной доски составлял 1,3% от всего объема произведенного пиломатериала, заметьте до войны он был около 44%). Однако пиломатериал для внутреннего рынка лесозавод продолжал производить, то и его объемы сильно упали. В основном он шел как сырье для деревообработки самого же лесозавода, но часть его уходила и на сторону (ощутимая доля пиломатериала шла Норильстрою НКВД, остальная пилопродукция в малых объемах уходила на госзаказы и местным организациям). По местным

организациям в небольших объемах расходился круглый лес и дрова. При этом следует понимать, что реализация продукции (даже дров) лесозавода осуществлялась исключительно по распоряжению управляющего треста и нарядам Главлесосбыта.

Продукция лесозавода по-прежнему доставлялась на баржах и в глухарях (огромный плот из бревен, на нем ставились стойки, между которыми укладывался пиломатериал, завязанный проволокой) по реке Енисей. Транспортировку на баржах, как и ранее, обеспечивал «Госпар». Обычно баржи были трюмные. Причала не было, поэтому ставили трап на баржу с берега и по нему вручную носили пиломатериал. Такой способ погрузки был очень тяжелым и требовал на период погрузки большого количества рабочей силы.

Речная доставка продукции ограничивалась периодом навигации с мая по сентябрь. Поэтому в остальное время продукция хранилась на бирже. Военное время внесло свои коррективы, так как в некоторой спецпродукции остро нуждался фронт, и времени на ожидание навигации не было. Следовательно, в зимнее время для транспортировки стал подключаться автомобильный транспорт (помимо собственных автомобилей, лесозавод привлекал автомобили других организаций. Например, для перевозки лыж в 1941 году лесозавод привлекал автомобили Енисейского автотранс, Маклаковского МТС, Енисейской полярной МТС).

Паросиловое хозяйство

Важное звено в работе лесозавода играло паросиловое хозяйство, так как по-прежнему именно паровые машины через трансмиссию (система приводных ремней) приводили в движение все механизмы завода. Этот производственный цех располагался в кирпичном здании, под названием – «силовая», общей площадью 808 м². В здании располагались котельная с паровыми котлами, машинный цех с паровыми машинами и электрогенераторами, ремонтно-механическая мастерская и кладовая для инструментов.

Паросиловое хозяйство во время войны располагало следующим оборудованием: три паровых котла, 4–6 паровых машин, 2 локомотива, 4–5 паровых двигателей прямого действия. Помимо парового оборудования, с 1943 г. появляется двигатель внутреннего сгорания (нефтянка), но он до конца войны так и не был установлен (вероятно по причине острой нехватки горючего).

Паровые котлы вырабатывали около 30 618 000–51 948 000 кг пара в год, из них тратилось на производство – 60,2% и на отопление 2,3%, остальные 37,5% оставались в резерве, то есть энергопроизводительность котлов была выше потребляемой мощности завода. Вода в котлы подавалась с помощью трех паровых насосов. Если они выходили из строя, их временно заменяла пожарная машина со своим насосом.

Паровые машины на основе потребляемого пара от паровых котлов производили механическую энергию в размере 1 402 930–1 481 214 кВт в год, из них заводом потреблялось 1 278 100 кВт, остальное сохранялось в резерве. Здесь мы тоже не видим дефицита энергии.

Немаловажным звеном в работе паросилового хозяйства было его обеспечение древесным топливом. Последнее формировалось из древесных отходов завода в размерах 36 300 м³, или 24,7 тонн в год, из них 70% шло на отопление

котлов. Объемы потребления дров лесозаводом были большими, так как паровые технологии XIX века, сохраняющиеся на лесозаводе, были очень энергозатратными. Однако полный переход к более экономичному электрическому обеспечению хозяйства тогда еще был невозможен.

В паросиловом цехе в годы войны число работников сильно изменялось, представляя собой следующие цифры: 22–31 рабочих, 3 инженерно-технических работника и 2,5 служащих.

Электрохозяйство

Электрохозяйство находилось в здании силовой и имело на вооружении 3 электрогенератора (электрогенераторы приводились в движение через ремни от паровой машины), которые вырабатывали электричество на 530 000 тыс. кВт/ч в год. Электричество расходилось на двигательную силу производства (43%), освещение (30%), коммунальное хозяйство (17%), но были и потери во внутризаводских сетях (10%). Т. е. не все механизмы приводились в движение от паровых машин, некоторые были оснащены электромоторами и, следовательно, работали на электричестве (например, в 1944 г. от электричества работали на выкатке: лебедки; в лесосоцехе: обрезной станок, дробилка и пресс от нее, пазы на сортплощадку и к котельной, возможно, транспортер сортплощадки; в ДОЦ: циркулярный, диленно-реечный, торцовый, ребровый, рейсмусовый, фуганочный, фрезерный станки; в ремонтно-механическом цехе: электросварка, кузница-воздуходувка; в котельной: электронасос). В годы войны наблюдается резкое увеличение количества электростанков с 6 до 21 шт. Более всего электрооборудованием был оснащен ДОЦ. И это не случайно, так как именно он, в основном, работал на военные нужды.

На заводе была высокая обеспеченность электрическим освещением. Об этом говорит тот факт, что свет имели все цеха и отделы лесозавода: биржа сырья (склад и транспортеры выкатки), лесопильный корпус, ДОЦ с конторой, пилоточка, ремонтно-механический цех, силовая, биржа пиломатериалов, материальный склад, гужтранспорт, автотранспорт, тракторотранспорт, ЖКО, управление завода, ПСО, детские учреждения, баня и т. д. Более того завод оказывал услуги на сторону в объеме 34% от всего электроосвещения. Электрохозяйство обслуживало 9–10 человек, из них 1 электротехник и 8–9 рабочих.

Материальный склад и РМЦ

Чтобы поддерживать бесперебойность производственного процесса лесозавода, необходимо было иметь четкую налаженную комплексную организацию снабжения необходимыми материалами цехов, отделов, участков и рабочих мест. Для этого на заводе имелся материальный склад, который располагал несколькими основными сооружениями: погреб для ГСМ, кладовая для инструментов и запчастей, амбар и подвал для хранения припасов.

Заводское оборудование часто выходило из строя, что необратимо вызывало простои в производственном процессе. Мобильных способов доставки запасных частей не было, поэтому существовал их острый дефицит. В то время эта важная проблема решалась путем создания ремонтно-механической мастерской на месте, где можно было

в кратчайшие сроки починить сломанную деталь или даже изготовить новую.

Ремонтно-механический цех располагался в здании силовой и состоял из ремонтной мастерской и кузницы. Мастерская в основном была оснащена станками и оборудованием по металлу (токарный, сверлильный, строгательный станки, электросварка и т. д.), но были станки и по дереву (вероятно цепно-долбежный, токарный станки и т. д.). Кузница представляла собой сочетание примитивной формы обработки металла – ручнойковки и использования новейшего электрического оборудования: кузницы-воздуходувки. В ремонтно-механическом цехе работало 17–19 человек.

Основное лесопильное и деревообрабатывающее оборудование завода выполняло операции пиления и обработку древесины с помощью многолезцового металлического инструмента – пилы. Это металлическая деталь, работающая на высоких скоростях при соприкосновении с древесным материалом, часто деформируется, иными словами – тупится, что приводит к резкому снижению темпов работы и уменьшению производительности труда. Следовательно, необходимо было иметь мастерскую, где оперативно могли затачивать пилы от смол и затачивать их режущую часть кончиков зубьев. А ведь помимо пил, были различные резак и бабаны, которые тоже требовали систематической заточки. Именно для этого на лесозаводе существовала пилоточка.

Пилоточка и технадзор

Пилоточка располагалась в здании лесопильного корпуса на втором этаже и имела в годы войны 3 пилоточных автомата, установленных еще в 1930-х годах, а также различное ручное оборудование. В разные годы здесь работало 5–9 человек.

Чтобы обеспечить качество работ оборудования и их соответствие нормам и правилам, на лесозаводе существовал технадзор, который проводил экспертно-проверочные мероприятия. В основном это касалось контроля исправности оборудования, применения смазочных материалов, состояния приводных ремней и работы трансмиссии, качества дорог. В технадзоре обычно работало 6–10 человек.

Помимо надзора за техническим состоянием заводских механизмов, на лесозаводе существовал отдел охраны труда, контролирующий технику безопасности на рабочих местах, так как производство того времени было сопряжено с постоянными рисками и часто сопровождалось травматизмом и несчастными случаями. В годы войны на лесозаводе отмечалось увеличение ежегодных несчастных случаев с 25 (в 1940 г.) до 29–33 (в 1941 и 1944 годах), из них по 2 в год – смертельных.

Итак, мы закончили перечень основных производственных цехов, но это не весь список заводской инфраструктуры. Лесозавод представлял из себя сложный хозяйственный организм промышленных и непромышленных цехов и отделов. Промышленные цеха занимались прямой целью лесозавода – лесопроизводством. Непромышленные цеха и отделы: ПСО, ЖКО, клуб, детсад, ясли, баня, прачечная, медпункт, столовые, подсобное хозяйство – выполняли охрану лесозавода и социальное обеспечение работников.

Сергей МАКСИМОВ
(продолжение следует)

(АП)