

# «Эти люди сделали невозможное»

Все мысли и силы тавдинских фанерщиков были направлены на достижение единой цели – победить врага

Работа по строительству фанерного комбината была начата Наркомлесом СССР в 1936 году, срок окончания работ был назначен на 1 июля 1941 года. Но война внесла коррективы. Строительные и монтажные работы были завершены в рекордный срок, и уже 14 июля 1941 года комбинат начал выпуск ДСП-10 для авиационной промышленности.

Производство ДСП-10 контролировалось Советом народных комиссаров СССР и Государственным Комитетом Обороны. Предприятия, производящие этот продукт, были единицы. И всего два предприятия имели в то время прессы с плитами 5800x1350x60 мм и усилием, равным 12 000 тонн, – Тюменский и наш, Тавдинский, фанерные комбинаты. В начале работы руководство комбината столкнулось с рядом проблем. Одна из них – необеспеченность производства специальными смолами СБС-1 и СКС-1. На 10 ноября 1941 года комбинат имел в наличии такое минимальное количество смол, что состояние дел иначе как угрожающим не назовешь.

На базе эвакуированного оборудования Охтинского химического завода в Свердловске был в сжатые сроки возведен завод пластмасс. Но ситуация усугублялась тем, что на Свердловском заводе пластмасс не было ни фенола, ни формалина, необходимых для изготовления смол.

Вторая проблема – это техническое состояние прессы УЗТМ. Самый главный показатель, определяющий назначение прессы для производства ДСП-10, это – развиваемое, поистине фантастическое усилие, равное 12 000 тонн. Высота прессы 8,38 метра, из них над полом – 5,82 метра. Общий вес прессовой установки составлял 575 тонн, а вес собственно прессы равнялся 435 тоннам. Длина плиты продукции составляла 5 600 мм, что позволяло вырезать заготовки, идущие на балки крыла самолета, цельными, не склеивая их по длине. Изготовление прессы, строительство цеха, монтажные и пусконаладочные работы велись невиданными темпами. Еще в апреле пресс находится на Уралмашзаводе и проходит гидравлические испытания, а 14 июля уже на фанерном комбинате в Тавде начались его пробные пуски. А первые ДСП-10 вышли из-под прессы уже 22 июля. И после месячной эксплуатации произошел сбой в работе прессы. Один за другим стали выходить из строя пароподводящие шланги, что неизбежно сопровождалось браком продукции.

Более серьезной причиной неудовлетворительной работы



Вывоз готовой продукции Тавдинского фанерного комбината.  
Фото предоставлено Тавдинским музеем лесной и деревообрабатывающей промышленности

## Благодарность сталинградцев

Помимо выпуска основной продукции Тавдинский фанерный комбинат в годы войны участвовал в восстановлении освобожденных городов, таких как Ленинград и Сталинград. Вместе с другими тавдинскими предприятиями он направлял на запад вагоны с фанерой, пиломатериалами, инструментом, мебелью, предметами домашнего обихода. Так, только в Сталинград было отправлено более 20 вагонов. В газете «Тавдинский рабочий» 4 апреля 1943 года была опубликована телеграмма со словами благодарности от жителей героического города.

пресса УЗТМ являлась неисправность нагревательных плит, – из двенадцати исправными оказались только восемь. На время работ с плитами на комбинат были командированы два профессора из Свердловского индустриального института и представитель Ижорского завода с целью выявления причин образования трещин в плитах прессы и выработки рекомендаций по эффективной его эксплуатации.

В первой декаде декабря, после ремонтных работ, были проведены пробные запрессовки ДСП-10 на фенольной смоле, полученной из Свердловска. Они дали хорошие результаты, но работа с фенольной смолой резко ухудшила условия труда. Пары фенола вкупе с другими ингредиентами, выделяемыми при прессовании, настолько сильно насыщали помещение пропиточного отделения, что находиться и работать в нем становилось невозможно. Имели место случаи, когда работников приходилось освобождать от трудовой смены из-за резко ухудшившегося состояния здоровья.

Из воспоминаний старшего научного сотрудника института фанеры кандидата технических наук **И.А. Шейдина**:

«Эти люди – строители, монтажники, молодые, еще не обу-

ченные производственные рабочие – должны были решить такую, казалось, невыполнимую задачу, как срочный пуск комбината, строившегося до этого целый ряд лет и всё еще во многом недостроенного. За какой-нибудь месяц предстояло подготовить и сдать его в эксплуатацию, выдать первую продукцию – дельта-древесину марки ДСП-10. И в то время это казалось невозможным.

Не стало границ рабочего дня и даже, казалось, границ человеческих возможностей. Все мысли, все силы воли и духа тавдинских фанерщиков, как и всех советских людей, были направлены к единой цели – помощи фронту! Еще никогда у меня не было таких внимательных, таких упорных и способных учеников. Инженеры и техники, рабочие-фанерщики не только помогали строить, но и быстро постигали технологию производства дельта-древесины.

Наконец, 22 июля была выгружена первая запрессовка дельта-древесины. Бледные от усталости и волнения лица свидетелей и участников пуска гигантского прессы, уникального по своим возможностям, радостные улыбки после осмотра первых шести плит ДСП никогда не изгладятся из моей памяти. Мы чувствовали

себя как солдаты после долгого и утомительного, но успешно выигранного сражения. Для многих суровые уральские морозы были непривычны, не хватало жилья, продовольствия, одежды. И ко всему этому нужно было не только выполнять задания по поставке продукции для фронта и тыла, но нужно было продолжать строить и достраивать. Остро ощущался недостаток мужской рабочей силы. Перед глазами до сих пор стоят одетые в рваные телогрейки поверх легких платьиц, в обмотанных тряпками туфельках полугодовалые девушки – лущильщицы, рубщицы шпона, сушильщицы». После окончания Великой Отечественной войны все проработавшие на предприятии не менее одного года – с 1941 по 1945 год, были награждены медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

По материалам книги главного инженера ТФК, ветерана труда **Валерия КИРИЛЛОВА** «Эти люди сделали невозможное возможным», Екатеринбург, издательство «Раритет», 2020 г.

## «Летающий танк»

В годы Великой Отечественной войны на Уральском танковом заводе – так тогда назывался Уралвагонзавод (УВЗ) – выпускались все три символа Победы: танки Т-34, снаряды к «катюшам» и штурмовики Ил-2.

В 1941 году на УВЗ были эвакуированы предприятия советской авиационной промышленности. Выбор пал на УВЗ по ряду причин: огромные механосборочные цеха, мощная металлургия и наличие собственного энергетического хозяйства, а также лучшее на то время оборудование. В конце лета 1941 года стали прибывать эшелоны с людьми и станками из Ленинграда, Запорожья и Москвы, а уже через 12 дней началась работа. Авиастроение на Уральском танковом заводе действовало с сентября 1941 по начало сентября 1943 года. За два года были собраны 270 самолетов «Илюша горбатый» – таким было второе прозвище Ил-2. А в период с 1942 по 1943 год – 3 882 бронекорпуса. Кроме того, термически обрабатывали броневые элементы для других самолетов, например, А-34, Як-1, Пе-2 и Ту-2.

Именно на авиационном заводе №381, собиравшем штурмовики Ил-2 и эвакуированном из Ленинграда в Нижний Тагил, на площади УТЗ зародилось Всесоюзное движение тысячников – рабочих, которые перевыполняли производственные планы на 1 000 и более процентов. Основоположителем стал фрезеровщик **Дмитрий Филиппович Босый**. 12 февраля 1942 года, внедрив приспособление, которое позволило применять набор фрез для одновременной обработки нескольких деталей на одном станке, Босый выполнил дневную норму на 1 480%. А вскоре достиг еще более поразительных результатов – 1 762%, затем – 2 033%, 3 716%... Один работал почти за 40 человек!

В 1942 году за высокопроизводительные методы обработки металла Дмитрию Босому была присуждена Сталинская премия II степени (Государственная премия СССР), а позже, в 1945-м, он был награжден орденом Ленина.

О первом успехе Дмитрия Босого сообщило Советское информбюро, и его примеру последовали десятки, а затем и сотни рабочих по всей стране. К концу войны количество рабочих-ударников на УТЗ, перевыполнявших нормы на 200, 300, 500 и более процентов, составляло 84%, из них сотни человек были тысячниками.

Елена ТРАВНИКОВА,  
сотрудник пресс-службы  
Уралвагонзавода