

## Никто не забыт, ничто не забыто

Не так давно отмечали мы праздник Победы. 45 лет прошло с того памятного дня, когда фашистская Германия капитулировала. Победоносно завершилась Великая Отечественная война советского народа. И чем дальше уходит в историю этот день, тем дороже для нас свидетельства очевидцев, участников тех грозных событий.

Сегодня мы публикуем записки из дневника военных лет бывшего моториста мотокатера «Фабзауч» В. СМОЛЬНИКОВА.

# Всем, кто ковал

## победу

В начале войны многие заводы Украины, Белоруссии, центральной части России эвакуировались в глубокий тыл, где начинали работать для фронта. В то время и Лимендский завод наряду с судостроением и судоремонтом начал выпускать военную продукцию.

Несмотря на то, что многие лимендцы в первые дни войны ушли защищать Родину, завод не снизил темпов работ: место ушедших на фронт у станков заняли старики, женщины, подростки. Газета «Правда» в те дни писала: «С момента объявления войны нет больше мирных профессий. Вся страна отныне работает на оборону, на защиту Родины. Победа решается не только на фронте, но и в тылу. Отечество требует от своих граждан, чтобы все мужчины и женщины, независимо от возраста, почувствовали всю свою ответственность за судьбу государства. Пробыл грозный и решительный час. Это надо ясно себе представить и понять, что победа зависит от нас самих — от нашей самоотверженности, от продуктивности нашего труда, от нашей организованности, от нашей готовности жертвовать всем для достижения победы».

Даже трудно назвать, какие цеха на предприятии в годы войны были главными, которые второстепенными. Но в основном внимание было уделено работе центральной электростанции завода. Она была единственным источником электроэнергии не только для нашего, но и для других предприятий города. Поэтому не трудно понять,

какое значение имела бесперебойная работа электростанции.

Управленческая структура завода в то время была очень сжатой и оперативной. У директора был единственный заместитель — по хозяйственной части — С. М. Райков. Это был человек сильной воли, отличался умением четко ставить задачу (тогда это были приказы) и строгим контролем за их исполнением. В обязанности его входила и координация работы заводского транспорта, обеспечивавшего топливом электростанцию, все хозяйственные вопросы и отправка готовой продукции.

Не были насыщены людьми и другие отделы заводоуправления. Например, в кадрах было только два человека: начальник Н. А. Верецагин и инспектор М. А. Кушеверская. И это, замечу, при куда большей численности работающих, чем сейчас!

Топливом для электростанции служили дрова. Кроме того, все кочегарки завода и жилые дома поселка отапливались дровами. К тому же, деревянным было и судостроение, в номенклатуру которого входило изготовление деревянных понтонов. Так что потребность в древесине исчислялась солидными объемами. И доставка ее ложилась на заводской транспорт.

Ну, а чем располагал тогдашний транспортный цех? Пароходом «Чеканщик», катером «Фабзауч», паровозом КК (прозванным кукушкой), мотовозом, пятью автомашинами ЗИС-5 и двумя ГАЗ-АА, трактором ЧТЗ и тремя десятками лошадей. Все автомашины, мотовоз и трактор были с газогенераторными установками и топливом для них служили все те же дрова (березовые чурочки).

Дрова и пиломатериалы поступали в плотках по Вычегде. Штабелями леса была

покрыта вся территория района, где сейчас слип и новый корпусный цех. Вдоль забора от берега была лесокатка и здесь же цех лесобиржи, где каждое утро собирались сотни рабочих. Кроме этого, вырастали огромные штабеля леса

в районе, где сейчас кислородная.

В задачу экипажа парохода входила обязанность завести лес небольшими плотами в затон, а наш катер «заправлял» при этом хвост плотов и при расформировке их подводил лес к лесокатке. Сейчас трудно, наверное, представить, откуда был энтузиазм и энергия у людей. Ведь работали, не считаясь ни с чем. Не могу умолчать о водителях. Для того, чтобы завести газогенераторную машину, на работу они выходили на 1,5—2 часа раньше. Нужно было очистить газогенератор от золы и смолы, заправить его березовыми чурочками (а их входило три мешка), разжечь их и дожидаться, пока образует газ. И только после всего этого приступали к мучительной заправке. Заводить приходилось вручную. И ручки делались с таким расчетом, чтобы за них могли взяться три человека. И такая процедура повторялась ежедневно.

Мы часто вспоминаем и чтим память заводчан-фронтвиков, забываем о тех, кто работал на заводе в период войны и вносил свою лепту в победу. Но слова «Никто не забыт, ничто не забыто» должны по праву относиться и к ним, труженикам тыла. Они достойны слов благодарности за то, что вынесли на своих плечах всю тяжесть военных лет.

Вспоминая своих товарищей М. И. Кузнецова, работавшего последнее время водителем автокрана, бывшего механика парохода «Чеканщик» Н. Д. Гошева, Е. Теплухину, бывшего токаря транспортного цеха, и других, хочу пожелать им всем ветеранам, крепкого здоровья, семейного благополучия. Спасибо им за их трудовую подвиг.

В. СМОЛЬНИКОМ.