

НАШ ДВОРЕЦКИЙ ЛЗП

«Советское Приангарье» за 1998 год, номера 62, 65, 70.

В ГОД 70-ЛЕТИЯ НАШЕГО РАЙОНА ХОЧУ РАССКАЗАТЬ О НАСТОЯЩИХ ГЕРОЯХ ТРУДА ДВОРЕЦКОГО МЕХАНИЗИРОВАННОГО ЛЗП, ГДЕ Я ПРОРАБОТАЛ 12 ЛЕТ, ПРОШЕЛ ПУТЬ ОТ МАСТЕРА ЛЕСОЗАГОТОВОК ДО НАЧАЛЬНИКА ЛЕСОПУНКТА.

В МАРТЕ 1949 года на районной партийной конференции меня избрали секретарем парткома Кежемского леспромхоза. Это предприятие базировалось в с. Проспихино, а возглавлял его Вадим Андреевич Шестаков — инженер лесоразработок, грамотный специалист (ныне он кандидат технических наук, живет в г. Красноярске, на заслуженном отдыхе). Главным инженером работал Михаил Степанович Баранников (пусть земля ему будет пухом). Он не имел высшего образования, но был большой практик по лесоразработкам и сплаву леса.

В леспромхозе было три лесопункта: Дворецкий механизированный (директор Иван Матвеевич Качин, технорук Валентин Суздаев), Кодинский (Дмитрий Григорьевич Верховых — трудяга и большой практик), Ковинский (Иосиф Малышев). Участки работы были очень сложными. Древесина из делян вывозилась на лошадях и укладывалась в штабеля на берегах рек. Весной, во время паводков, нужно было успеть скатать лес в воду и сплавить модем в главную запань на устье рек.

Лесопункты самостоятельно готовили головки (ведущие единицы) для плотов. Это тяжелейший труд. Я не буду обо всем рассказывать, так как первый начальник Дворецкого ЛЗП Г. Е. Захарченко поведал о предприятии в своих воспоминаниях на страницах «СП» к 70-летию района. Остановлюсь лишь на моментах, которые не были затронуты.

Секретарем парткома леспромхоза я проработал полтора года и затем еще год — председателем объединенного рабочкома ЛПХ. И не припомню случая, чтобы предприятие не выполнило план лесозаготовок,

В 1951 году меня и Малышева направили на курсы начальников лесопунктов. Учились несколько месяцев. Я окончил курсы на отлично, после чего получил направление в Дворецкий механизированный ЛЗП старшим мастером лесовывозки.

Лесопункт тогда отставал от графика вывозки древесины на семь тысяч кубометров. Принял цех от мастера Василия Ильича Усенко и на лесовозе с шофером Николаем Николаевичем Гомозовым поехали в тайгу. Мы хорошо знали друг друга по учебе в Кежемской средней школе. А после войны вместе возвращались из Красноярска на самолете.

Когда мы с ним ехали в деляну, я спросил:

— Как идут дела? Почему лесопункт не выполняет план?

— Вот сейчас приедем, сам все поймешь, — ответил он и добавил: — Видишь какая плохая дорога? Три рейса сделаешь — и голова от тряски разваливается, а можно было бы еще раза два съездить. Дорога узкая, деревья близ нее не убраны, поэтому кониками прицепа скребет их и разваливаем воза. А что значит развалить воз?

Прежде всего свою смену теряешь, создаешь пробки для других лесовозов, а в итоге простой, срыв графика.

Продолжая, Николай сказал, что на подъемах автомобили буксуют, а на просьбы подвезти песка или опилок у начальства реакции никакой; что погрузку леса производят вручную.

Когда приехали на верхний склад мастерского участка Михаила Привалихина, то бросились в глаза высокие и неровные штабеля — это, конечно же, усложняло погрузку леса. Пока грузили машину Гомозова, мы разговорились с мастером, который заявил, что от плохой вывозки леса страдают, прежде всего, они, так как приходится штабелевку производить в несколько рядов (это большой труд!), а на этой операции заняты в основном женщины. И все это резко отражается на производительности труда.

Штабелевка отнимала много времени, сдерживала разделку хлыстов, поэтому приходилось бригаду разделочников перебрасывать на помощь штабелевщикам.

Возвращаясь с Гомозовым на нижний склад, я стал считать разваленные по дороге везы. Их оказалось ни много ни мало — 46.

Вечером того же дня пригласил всех шоферов и грузчиков на планерку. Просил присутствовать начальника Качина и технорука Суздалева. Но из них прибыл только последний. Я доложил обстановку с лесовывозкой и попросил технорука срочно сделать угольник из лиственницы, оковать его рельсами, чтобы размах был не менее девяти метров. Выделить два человека по уходу за дорогой (подсыпки песка на подъемах, уборки деревьев, стоящих у дороги, которые поцарапаны стойками коника прицепов) и выделить бульдозер в распоряжение мастерского участка по вывозке леса — для расширения дороги. После моего выступления состоялся большой разговор. В заключение планерки технорук пообещал все выполнить.

Мастер-строитель лесопункта Григорий Сизых сделал замечательный угольник из лиственничных бревен, а кузнец Денис Боркин со своим молотобойцем Антоном Шарко произвели оковку. Пока делали угольник, бульдозер работал на дороге. Расширял ее и убирал опасные деревья. А затем зацепили угольник, нагрузив на него бревна для тяжести, и при помощи двух бульдозеров протащили по всем лесовозным дорогам.

Результаты оказались отличными. Водители лесовозов стали делать по четыре-пять рейсов вместо двух-трех. Производительность резко возросла. До ремонта дороги вывозка леса доходила до 450—500 кубометров, а после него стала достигать 700—750. В мой адрес посыпались добрые слова. Особенно благодарили лесозаготовители, которых перевозили в тайгу и обратно домой на бортовых машинах. Во-первых, их не стало трясти, а во-вторых, быстрее стали доставлять в оба конца.

Вскоре получили автокран. И сразу же была организована вывозка разваленных везов по дороге. Успехи привели к тому, что мастерски участка не стали успевать обеспечивать лесом ритмичную вывозку, вследствие чего начались простои

лесовозных машин. Возникла необходимость увеличить объемы валки и трелевки древесины.

Я обратился с просьбой назначить меня мастером лесозаготовок. Руководство леспромхоза вначале колебалось, но все же потом согласилось, сохранив за мной титул старшего мастера. Мы поменялись ролями: В. И. Усенко стал мастером лесовывозки, а я возглавил его участок.

Мастерские участки М. А. Привалихина и Н. А. Ратаева работали тогда в графике, а вот тот, которым руководил В. И. Усенко, допустил значительное отставание по валке и трелевке древесины.

В первый же день работы на новом месте мною были выявлены многочисленные причины, которые резко снижали производительность труда.

Во-первых, разделочная площадка на верхнем складе была сделана с грубейшим нарушением технологических правил: между сырыми деловыми хлыстами, через три-четыре бревна, нужно было проложить сушняк, но это не сделали. В итоге при заезде на площадку трактор с возом буксовал на мерзлом дереве. Механизатор вынужден был сбрасывать груз со щита, заезжать на площадку порожним, а затем при помощи лебедки затаскивать воз обратно на «спину» трактора, а затем, отъехав, повторять эту операцию три-четыре раза. При этом терялось много драгоценного времени.

Во-вторых, немало времени и физических сил тратилось на сортировке леса — производилась она на тележках по лежневке. На шпалах были валежины, причем уложенные не по уровню. Поэтому путь был не ровным, имел подъем и спуск. На сортировке трудились женщины, которым было очень тяжело справляться с возложенными обязанностями. Они часто делали перерывы для отдыха.

Бригадиром мастерского участка был литовец Франц Венекус, разделочной бригады — Аркадий Саканс, трактористами — Вениамин Колпаков, Николай Пиксайкин, Семен Ведемской и Бенос Скодас.

Я принял решение остановить работу участка. Всех собрал на площадку и сказал, что так дальше трудиться нельзя. Указал на то, что мешает увеличить производительность труда и, соответственно, увеличить зарплату каждого лесоруба. Со мной все согласились и решили недостатки незамедлительно устранить. Трактористы поехали за сушняком, рабочие начали вытаскивать сырые хлысты с площадки, заменяя их сухими. Сортировочный путь, заменив шпалы, выровняли, устранили подъем и спуск. Все это сумели сделать к концу рабочего дня, но для проверки качества выполненного трактористы решили сделать по рейсу. И всем на удивление без всякой задержки трактора со своими возами без остановки заехали на площадку и сбросили груз. Было много и радости, и шуток; говорили, как это, мол, раньше-то не догадались сделать все это.

Ехали домой с приподнятым настроением, но я сразу обратил внимание на плохие условия перевозки людей. Бортовая машина была открытой и, естественно, ехать было холодно. К тому же после тяжелого труда люди были потные и могли запросто простыть...

По возвращении из тайги я, честно говоря, как-то побаивался за срыв дневного задания. Но планерка на лесопункте не проводилась и никто с меня ни за что не спросил. Зашел в гараж к старшему механику лесопункта Николаю Ананьевичу Попову и убедил его немедленно сделать тент на грузовую машину, а заодно и установить на ней сиденья, сделать металлическую лестницу, чтобы можно было без проблем залезть в кузов.

Утром мои люди ехали на мастерский участок в закрытой тентом машине. В кабину я посадил десятника Анну Сизых, а сам сел в кузов, чтобы послушать, о чем будут говорить рабочие. Настроение у них было отличное. Ребята подсмеивались над девчатами, те, понятно, взаимно отвечали.

Вскоре заметил я у себя на нижнем складе и другое: большие простои тракторов. Они стояли под открытым небом. Для их обслуживания сторож нагревал бочку с водой. На за водку своих железных коней механизаторы тратили много времени. Поэтому я решил, что и этой проблемой нужно непременно заняться.

Наша переделка разделочной площадки и сортировочного пути уже на второй день работы отразилась на производительности труда — она резко поднялась. В итоге задание было значительно перевыполнено.

Присмотревшись внимательнее, я обратил внимание на то, что немалая часть хлыстов поломана и рудничная стойка из них не выйдет (требования к ней были высокие). А если мастерский участок не выполнял месячный план по рудстойке, то лишался премиальных.

Пошли мы с Венкусом к вальщикам, и меня ужас охватил, когда увидел, что ни правила валки, ни технология, ни техника безопасности не соблюдаются. Я спросил Франца, по чему это происходит, и получил ответ: так, мол, это быстрее (т. е. валка деревьев групповым повалом, что категорически запрещено делать по технике безопасности). Пришлось собирать всех вальщиков и рассказывать им о грубейших нарушениях в их работе. Во-первых, при групповом и так называемом повале «костром» дерево, упавшее на другое дерево, ломается на несколько частей и эти обломки остаются в лесу. Получается: труд затрачен, а кубатуры нет, тем более нет выхода руд-стойки, за которую полагалась премия. Значительно снижалась и производительность труда трактористов: хлысты оказывались в заламах. Приходилось формировать воз, чокуруя каждый хлыст в отдельности, что отнимало много времени и, что немаловажно, отрицательно сказывалось на состоянии тросового хозяйства. Грузовой трос при такой работе быстрее изнашивался, на нем появлялись колючки, от которых чокуровщик мог за просто получить травму. По норме этот трос должен выдерживать трелевку двух тысяч кубометров древесины, а нашим трактористам его приходилось менять после каждой тысячи, и это дорого обходилось лесопункту. А чокуры просто не выдерживали нагрузки — рвались.

Все эти безобразия пришлось запретить. Мастерский участок перешел на работу по новой технологии — валку леса «в елочку». И стал он работать ритмично, с опережением суточного графика на 30—40 процентов.

ВЕСНОЙ 1952 года я пошел в отпуск, но отдохнуть не дали, вскоре назначили техноруком лесопункта. Причиной такого спешного решения явилось то, что руководство ЛЗП сорвало подготовительные работы к сплаву древесины. Предстоял напряженный труд. Ознакомившись со всеми делами, взялся за них вплотную.

Назначил мастером подготовительных работ к сплаву Ивана Ильича Усенко. Он хоть и был малограмотный, но как практик — с высшим образованием. К тому же хорошо знал людей на лесопункте. Вдвоем с ним мы полностью укомплектовали бригады по подготовке наплавных сооружений. И ситуация изменилась к лучшему, причем намного.

Необходимо было и организовать вывозку леса. Я обследовал лежневую дорогу, покрытую большим слоем снега. Проехав по ней на тракторе, выяснил, что она не доходит до сырьевой базы (лесосеки) полтора километра. Путь проходил по Тайшетскому тракту, поэтому полотно дороги не нужно было готовить, а можно было сразу приступить к строительству лежневки. Предстояло немедленно организовать распиловку лафетника. Но наряду с этим решаю установить на месте строительства шпалорезку. Укомплектовываю строительную бригаду, мастером назначаю Григория Сизых, бригадиром — Маркарьяна. Одновременно формирую мастерский участок во главе с Николаем Катаевым. Дела закрутились. В помощь И. И. Усенко назначаю мастером Ивана Кирилловича Забродина — по строительству чельнев, для развертывания рейда. Необходимо было построить большое количество бонов, для чего требовалось немало пиломатериала. Поэтому я вынужден был запустить пилораму в две смены.

Вскоре начали вывозку древесины по лежневке. На лесовозы посадили опытных шоферов: Антона Шарко, Костаса Ланкутиса, Николая Захряпина, Михаила Рукусуева, Аркадия Качина, Валентина Панова, Валентина Сизых. Все они с чувством высокой ответственности относились к своему делу.

Произошел однажды такой случай. У Антона Шарко на пелендинском подъеме с прицепа слетел коник (он очень тяжелый) вместе со стойками и оковкой. И Антон, чтобы его не обогнали другие водители, поставил машину на подъеме в разъезд, а сам побежал за коником, принес его на себе и поставил на прицеп.

Вскоре на лесопункт приехало руководство леспромхоза — В. А. Шестаков и М. С. Баранников. Привезли приказ о назначении меня начальником лесопункта. А техноруком стал Петр Иванович Чихачев — инженер лесоразработок.

С первого дня работы на новой должности я ввел за правило ежевечерне проводить планерки. На них давалась короткая информация мастеров об итогах проделанного за день и ставились задачи на завтра. И сразу же принимались меры для осуществления намеченного. Планерки сразу же положительно сказались на работе всего лесопункта.

Очень много приходилось вкладывать усилий на сплаве древесины. И это не случайно, потому как в основном здесь преобладал ручной труд. Особенно тяжело было на скатке древесины; необходимо было механизировать этот процесс. Сделал заявки на лебедки и одновременно открыл на лесопункте курсы, где начали обучаться по специальностям тракториста, лебедчика, электропильщика, сучкореза, дружбиста». Послал людей на курсы шоферов в п. Ангарский Богучанского леспромхоза, в Красноярск на курсы крановщиков. И вот в результате такого массового обучения молодежи различным профессиям проблема с кадрами была успешно решена.

А многие ребята овладели несколькими профессиями. На пример, Иван Тимофеевич Привалихин (ныне он проживает в Кодинске) освоил профессии шофера, тракториста, лебедчика, крановщика, электромеханика, «дружбиста». И таких специалистов лесопункт имел десятки.

Росли и руководящие кадры. Например, шофер Н. Н. Гомозов стал директором Верхне-Ангарского химвлесхоза, шофер Александр Григорьевич Верховых был выдвинут завгаром Дворецкого ЛЗП. Александр Христианович Кобер приехал на лесопункт мастером лесоразработок, но решил потрудиться в тайге десятником. После того, как он ознакомился с этой работой и с людьми, мы его назначили мастером лесозаготовок. И не ошиблись. Впоследствии он стал директором крупнейшего в районе химвлесхоза. А. В. Тимошенко из мастеров был выдвинут на должность начальника Тагаринского лесопункта. Тракторист Мартын Христьянович Флейшман стал директором Кежемского химвлесхоза. Токарь Василий Федотов был выдвинут впоследствии на должность начальника Дворецкого лесопункта. Таких людей можно перечислять и дальше — их много. Благодаря замечательным кадрам мне удавалось решать очень сложные задачи.

Однажды ЛЗП получил машины ЗИС-21. После ремонта у них стали «лететь» «хвостовики». Чтобы их заменить, надо потратить две смены — очень трудоемкая работа. Что делать? Пришлось собрать на совет специалистов гаража. Левандовский и Боркин сказали, что надо хвостовики зацементировать. Чтобы сделать это, потребуются рога и копыта. Послал людей на остров Сосновик, где размещался убойный пункт. Привезли необходимое количество конечностей животных и приступили к выполнению задачи.

Успех был неотразим. Хвостовики стали прочными и замене не подлежали.

В связи с взрывными работами в Кашинской шивере, где проделывали судовой ход, плоты здесь стало проводить невозможно. Лоцманом, т. е. специалистом по проводке плотов, был у нас Георгий Семенович Макаров — настоящий мастер своего дела. Обстановка на лесопункте складывалась так, что лес в штабелях на берегу мог остаться до следующей навигации, а тот, который был в плотах, — вообще заморожен в лед и уйти в зиму. Спасти его, вытащить на берег не представлялось возможным. В общем, обстановка складывалась до крайности опасной. Особенно по той причине, что, если древесину оставить на второй год, она потеряет сортность и ее повредят короеды.

Рассматривая этот вопрос с капитанами теплоходов Иваном Ивановичем Сизых, Василием Ивановичем Поповым, Александром Матвеевичем Качиным и Устином Ивановичем Поповым, приняли решение исследовать шиверу и отыскать проход, который использовался в старину для сплава илимок. Но никто из капитанов не решился спуститься вниз по новым воротам. Тогда решили исследовать участок реки снизу вверх. Дал согласие на это Иван Иванович Сизых (ныне живет в Красноярске). Приняли решение для начала пропустить одну секцию. Но вот незадача: при обследовании с левой стороны ворот был обнаружен камень, над которым слой воды 30—40 см, и в конце прохода с правой стороны — еще один камень, слой воды над которым был 20—30 см. Если секцию взять на буксир

катером, то больше вероятности для ее пропуска без потерь.

Но никто из капитанов не рискнул взять ее на буксир. Решили обставить вешкам* проход и пустить секцию, посмотреть как она пройдет. Берем с Макаровым на себя всю ответственность, пускаем секцию. Она мигом пролетела, но последними пучками задела с правой стороны плиту и 20—30 пучков разбило.

Пришли к единому мнению: брать секции на буксир и проводить по воротам. Согласился делать это Иван Иванович Сизых. Благодаря ему была решена очень сложная и ответственная задача по спасению леса. Спустя многие годы хочу ему сказать: Иван Иванович, земное спасибо тебе за смелость и удачу! Желаю тебе долгих лет жизни и большого здоровья!

ОКОНЧАТЕЛЬНО укрепившись в должности начальника ПЗЛ (благодаря общим усилиям лесопункт к этому времени добился немалых успехов в выполнении плана лесозаготовок), принимаю решение начать массовое строительство индивидуальных домов. Собираю собрание всего коллектива и ставлю задачу: кооперироваться по несколько человек и, используя выходные дни и отпуска, приступить к строительству. Таким образом за лето 53 и 54 годов было построено 54 дома, в каждом из которых семья справила новоселье.

Откровенно признаюсь, у меня были опасения, что это строительство негативно отразится на выполнении плана. Но нет, наоборот, лесопункт стал работать успешнее. В 1956 году нам было присуждено переходящее Красное Знамя ЦК КПСС и Совета Министров СССР. К этому времени в углу моего кабинета уже стояли знамена ВЦСПС, ЦК профсоюза лесной и деревообрабатывающей промышленности, Министерства лесной и деревообрабатывающей промышленности, крайкома КПСС и крайисполкома и знамя райкома партии и райисполкома.

Вручать знамя приехали на лесопункт первый заместитель министра лесной и деревообрабатывающей промышленности Раев, первый заместитель крайисполкома, Герой Советского Союза Крапивин, зав. отделом крайкома КПСС по лесной промышленности Турков, управляющий трестом «Красноярсклеспром» И. М. Сенкин и многие другие. Прибыли из ряда леспромхозов края, из научно-исследовательского института лесной промышленности и т. д. — всего 17 человек. И. М. Сенкин предупредил меня, что нужно продолжать работать в том же ритме, не отнимая своего внимания на делегацию. Но я был занят от начала до конца пребывания делегации, показывая ей буквально все производство.

Знамя ЦК КПСС и Совмина вручили в первый день приезда. Всему коллективу были выданы денежные премии по два месячных заработка. После торжества в честь гостей был дан ужин. Все происходило организованно, с величайшим настроением.

В последний день пребывания делегации Раев провел расширенное совещание с ИТР и служащими лесопункта. Предоставили мне слово, одновременно предупредив, чтобы не говорил о трудовых победах коллектива лесопункта, а рассказал, каким образом и за счет чего достигались успехи. В своем выступлении я назвал что было сделано мною и коллективом для производительной работы. Оказалось, немало. А именно:

— создавались все условия, чтобы облегчить труд людей и сделать его производительным;

- на каждом мастерском участке были сделаны балки для обогрева рабочих;
- были организованы горячие обеды, которые подвозились к балкам мастерских участков в строго определенное время;
- резко поднялась производительность труда за счет теплых земляных гаражей для тракторов, построенных на каждом мастерском участке. Механизаторам даже не нужно было сливать на ночь воду у тракторов;
- были созданы ремонтные бригады тракторного и автопарка, которые работали в две смены;
- самое пристальное внимание было уделено лесовозной дороге — она была в классном состоянии;
- большое внимание уделялось обучению кадров; лесопункт не ощущал в них недостатка, причем большинство владели многими механизаторскими специальностями (шофер, крановщик, тракторист, лебедчик, моторист эл. станций, «дружбист», электролильщик и сучкорез). В дальнейшем лесопункту, имея такие кадры, не составляло труда перейти на новую технологию разработки лесосеки — бригадным методом;
- широко была развита рационализаторская работа, что давало возможность производительно трудиться; в результате лесопункт имеет большой экономический эффект;
- пристальное внимание уделялось внедрению механизации в трудоемкие работы;
- решающим фактором успешной работы лесопункта стало массовое строительство индивидуальных домов. Жилищные условия резко улучшились, а это незамедлительно сказалось на успехах в выполнении плана.

В конце выступления я остановился на вопросах о том, что необходимо лесопункту. Во-первых, четыре автобуса, во-вторых, требуется заменить ЗИС-21 («газгены») на более мощные лесовозные машины, а также нужны новые трелевочные трактора, автокраны.

В своем выступлении первый заместитель министра лесной промышленности Раев поблагодарил коллектив лесопункта за успехи. Пообещал выполнить нашу просьбу. Лесопункт получил новые лесовозные машины «Урал», автокраны на базе машин МАЗ-200 (семитонные) и трактора ДТ-60.

Согласно поданному мной заявлению и резолюции на нем Раева, я поступил в институт повышения квалификации, который окончил с отличием и вернулся на лесопункт. Защитил диплом по теме внедрения на Дворецком лесопункте хлыстовой вывозки древесины. Это означало перемену всего хода лесозаготовок. В связи с переходом на новую технологию необходимо было разделку древесины перенести на нижний склад.

Его разместили на берегу Ангары, вниз по течению от п. Болтурино, по направлению в д. Дворец, на расстоянии двух километров. Мастерами нижнего склада были

назначены Роберт Флейшман и Николай Ратаев. В их обязанности входило за период подготовительных работ построить шесть эстакад для разделки древесины.

В связи с раскряжевкой хлыстов на нижнем складе отпала необходимость перевозки в тайгу людей, занятых прежде на этой операции.

Изменился технологический процесс и на заготовке леса — она стала производиться бригадным методом. На верхнем складе велась валка леса, его трелевка и погрузка на машины. Погрузка совершалась при помощи трактора, пачкой в объеме 18—20 кубометров.

Внедрение хлыстовой вывозки положительно сказалось на всем ходе лесозаготовок. Прежде всего улучшилось качество деловой древесины, резко поднялась производительность, улучшались условия труда, возросли заработки рабочих.

А по вечерам люди шли в поселковый клуб — нередко он был заполнен молодежью. В душе ликовала радость.

На общественных началах был построен прекрасный стадион, на котором, благодаря мастер спорта Леониду Скотникову, была сформирована и проводила игры футбольная команда. На соревнованиях с командами с. Кежма и Богучаны наши футболисты выходили победителями.

В 1963 году я расстался с коллективом лесопункта в связи с переходом на другую работу.

Г. ПАНОВ.