ŋqdqɐɘY pƎ qɘdƎbYɜə p ɐɔɑƃɔɐ ɟqddYqɐè

Инж.. В. И. ЛЕВИН

634.93
Л-36

ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ РАБОТЫ

И ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРВИЧНЫХ СКЛАДОВ НА ЛЕСОСЕКЕ

76408

Проверено
48 год.

ОГИЗ — АРХОБЛГИЗ — 1938

ŋqdqɐɘY pƎ qɘdƎbYɜə p ɐɔɑƃɔɐ ɟqddYqɐè

ŋqdqɏeɎ bɆ dɘdɆbɎɜɘ d ɕɔɑbɔɏ Ɉqdd Ɏqɏè

ПОПРАВКИ

Стр.	Строка	Напечатано	Следует читать
49	9 сверху	Устанавливается	Устраивается

На стр. 42 ошибочно поставлен рисунок пачечной укладки бревен в штабели, вместо укладки рядовой.

На стр. 170, первый абзац (три строки) напечатан ошибочно.

ŋqdqɏeɎ bɆ dɘdɆbɎɜɘ d ɕɔɑbɔɏ Ɉqdd Ɏqɏè

ŋqqdyeY bǂ deqǂbYзe d ɐɔɐqɔʎ Ɉqqdʎqɐè

Инж. В. И. ЛЕВИН

Погрузочно-разгрузочные работы и организация первичных складов на лесосеке

Архоблгиз
Архангельск
1938

Книга имеет технически-инструктивный характер. Автор рассказывает о том, как наиболее целесообразно применить на погрузке леса имеющуюся технику и рационализировать труд.

Книга рассчитана на технический персонал, мастеров и стахановцев лесозаготовок.

ВВЕДЕНИЕ

После Октябрьской социалистической революции и особенно в годы сталинских пятилеток лесная промышленность развивалась бурными темпами. По сравнению с довоенным временем объем лесозаготовок на Севере вырос в четыре-пять раз. И это не случайно. Дореволюционная лесная промышленность, хозяевами которой были капиталисты, базировалась на самой отсталой технике, на ручном труде и жестокой эксплоатации рабочих и трудящихся. Достаточно сказать, что до Октябрьской революции в лесах Севера не было ни одной механизированной и рационализированной лесовозной дороги.

Не то мы имеем теперь.

В годы советской власти, особенно в годы первой и второй пятилеток, лесная промышленность, освобожденная от оков частной собственности, оснащена новой техникой, о которой раньше не могли и мечтать. Достаточно сказать, что в лесной промышленности одной лишь бывшей Северной (теперь Архангельской и Вологодской) области на 1 января 1937 года имеется 94 механизированных лесовозных дороги, в том числе 14 ширококолейных железных дорог с общим протяжением в 265 км, 2 узкоколейных дороги (102 км), 5 подвесных (106 км), 4 автомобильных (72 км), 37 тракторных ледяных (669 км) и 32 упрощенных тракторных дороги (385 км). Благодаря новой технике быстро росла механизированная вывозка леса. Вот картина роста механизированной вывозки по отдельным годам второй пятилетки: в 1933 году по механизированным дорогам вывезено (тысяч кубометров) 1171, в 1934 году 1230, в 1935 году 1832, в 1936 году 3115 и в 1937 году 9083. Если механизированную вывозку 1933 года взять за 100%, то в 1937 году она достигла 770%, т.-е. увеличилась почти в восемь раз.

Наряду с бурным ростом механизации и рационализации лесного транспорта имеется значительное отставание механизации погрузочно-разгрузочных работ. Поэтому и себестоимость погрузочно-разгрузочных работ очень высока. По отдельным механизированным дорогам она колеблется от 35 коп. до 1 рубля и выше на кубометр. Отставание механизации погрузочно-разгрузочных работ в конечном счете повышает себестоимость механизированной вывозки леса, а стало быть снижает качество работ механизированного лесотранспорта, к тому же погрузка-разгрузка леса — весьма трудоемкая работа, требующая большой затраты труда. Отсюда ясно, что необходимость быстрейшей механизации

ŋqqdyeY bǂ deqǂbYзe d ɐɔɐqɔʎ Ɉqqdʎqɐè

ŋqdqɏeɏ bɆ dәdɆbɎзә d ɐɔqɐɔɎ Ɉqdqɏqɐ̀

погрузочно-разгрузочных работ диктуется задачей борьбы за облегчение человеческого труда, повышения его производительности и качества.

Но механизация погрузки на лесозаготовках, несмотря на требования нашей коммунистической партии и правительства, идет очень медленно. Чем объясняется это? Главным образом недооценкой механизации трудоемких процессов в лесу, антимеханизаторской практикой отдельных работников трестов и их предприятий и вредительством врагов народа. Именно в этом корень зла. Недостаток погрузочных машин, слабое освоение существующих механизмов и другие факторы, тормозящие механизацию погрузки и разгрузки, явились неизбежным следствием.

Не лучше обстоит дело с организацией первичных складов, от чего также зависит успех внедрения механизации погрузочно-разгрузочных работ на лесозаготовках. К стыду работников исследовательских институтов, лесных трестов и леспромхозов, до сих пор никто из них не может конкретно сказать, где и как наиболее рентабельно применять те или иные погрузочные механизмы, каким должен быть первичный склад для разных типов лесовозных дорог, какую сортировку леса применять по отдельным штабелям в зависимости от типа склада и т. д. Изучением этих жизненно необходимых вопросов научно-исследовательские работники и практики лесной промышленности занимаются очень мало и еще меньше делятся производственным опытом. Но забвение таких вопросов становится совершенно нетерпимым, ибо от практического решения их в значительной мере зависит внедрение механизации лесотранспорта и погрузки.

По наметкам Облплана механизация погрузочных работ и лесотранспорта к концу третьей пятилетки в области лесозаготовок должна достигнуть следующего удельного веса (по годам в процентах):[1]

Механизация	1937	1938	1942
Лесного транспорта	24,0	37,0	78,4
Погрузочно-разгрузочных работ	0,7	20,0	78,4

Из приведенной таблицы видно, что рост механизации погрузочных работ значительно выше, чем механизации транспорта леса. Если механизация транспорта к концу третьей пятилетки (по сравнению с 1937 годом) вырастет примерно в три раза, то механизация погрузочно-разгрузочных работ (по сравнению с тем же 1937 годом) к тому же времени увеличится в сто раз.

Общеизвестно, что трудовые процессы на лесозаготовках исключительно трудоемки и требуют скорейшей механизации. Именно в области механизации, как в наиболее чувствительном месте, враги народа творили свои грязные контрреволюционные вредительские дела. Вред наносился в ряде участков лесозаготовок и в самых разнообразных формах. Вследствие вредительства врагов народа лесовозные механизированные дороги нередко прокладывались без выявления и изыскания сырьевой базы, без технических проектов; часто механизированные дороги проводились по неукрепленным болотам. Ледяные тракторные дороги строились без корчевки пней по трассе. Часто дороги не профилировались, делались подъемы на кривых. Допускалась бессистемная рубка лесного массива, вследствие чего расстраивались годичные лесосеки, а к концу эксплоатации данного лесного массива механизированная дорога вывозила преимущественно дрова и незначительную долю делового леса. На лесозаготовки нередко забрасывалось некомплектное оборудование. Например, в 1937 году на многие лесопункты поступили арочные прицепы для трелевки леса без лебедок, тросов и чокеров. Лесосеки для летних заготовок часто отводились в сырых местах, или за топкими болотами, куда трудно провести лесовозную дорогу; тем самым срывалась круглогодовая работа в лесу. Тракторную вывозку леса вредители организовывали по снежным дорогам, несмотря на наличие хороших водоемов для поливки дорог, и с больших расстояний в 15 и более километров. Тракторную трелевку леса пэнами вредители организовывали с безобразно больших расстояний — в 5 и более километров. Вся эта вредительская практика создавала неимоверные трудности, тормозила да и теперь кое-где тормозит механизацию и использование механизмов на трудоемких процессах, срывая выполнение плана лесозаготовок.

То же самое можно сказать о складском хозяйстве на лесозаготовках. Этот участок лесозаготовительных работ менее всего механизирован и является еще более чувствительным и узким местом в лесу. Враги народа и здесь делали свое гнусное дело, расстраивая нормальные работы механизированных лесовозных дорог. Здесь вредительская практика принимала разнообразные формы, часто казавшиеся беспечным, неискушенным в технике людям простыми „неполадками“.

Например, удлинение расстояния ручной подкатки бревен в штабелях кажется просто недостатком. Но этим путем вредители искусственно снижали производительность погрузочно-разгрузочных работ в полтора-два раза и создавали большие простои механизмов на вывозке леса. Распыление древесины по множеству складов в начале сезона, проводившееся вредителями, создавало такое положение, когда заготовленной и отрелеванной древесины было много, а возить нечего; в лучшем случае приходилось грузить лес по одному — по два комплекта на разных складах. Вследствие всего этого вывозка леса начиналась поздно, искусственно увеличивались маневровые работы на механизированной вывозке леса, что в свою очередь приводило к срыву плана лесовывозки.

Механизация погрузочно-разгрузочных работ нередко тормозилась и заброской на места некомплектного оборудования. Например, в 1936 году деррики на многих тракторных базах заготовлялись без блоков, без тросов и т. д. Рационализаторские предложения рабочих-стахановцев игнорировались, затирались.

Брошюра не претендует на разрешение всех актуальных вопросов, связанных с механизацией погрузки. В брошюре лишь восполняются и обобщаются наиболее важные рационализаторские мероприятия по организации и механизации первичных

---

[1] В расчет не вошла механизированная погрузка леса на железных дорогах НКПС.

ŋqdqɏeɏ bɆ dәdɆbɎзә d ɐɔqɐɔɎ Ɉqdqɏqɐ̀