



ЛЕСНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

МОСКВА
1968

2

ДЕЛА И ЛЮДИ
ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
ХАБАРОВСКОГО КРАЯ

В ИЗДАТЕЛЬСТВЕ «ЛЕСНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ»
ИМЕЕТСЯ В НАЛИЧИИ СЛЕДУЮЩАЯ ЛИТЕРАТУРА:

Альбом конструкций лесосплавных плотин, 1960, 5 р. 63 к.

АРЫКИН И. Г. и др. Производство дноуглубительных работ на лесосплавных путях землесосно-рефулерным снарядом, 1959, 33 коп.

ГОНИК А. А. Морские плоты, 1959, 30 коп.

НАУМЕНКО З. М. и др. Леса и лесная промышленность Сахалина, 1960, 43 коп.

НЕФЕДОВ С. И. Такелажное хозяйство на лесосплаве, 1967, 46 коп.

ПИМЕНОВ А. Н. и др. Механизация лесосплавных работ и флот, 1959, 50 коп.

ЛЕБЕДЕВ Н. И. и др. Водный транспорт леса, 1965, 91 коп.

ПОМИНОВА Г. И. Речные и озерные плоты, 1960, 28 коп.

САМОЙЛОВИЧ Г. Г. Применение аэрофотосъемки в лесоинженерном деле, 1965, 1 р. 09 коп.

СИРОТОВ В. И. Техника безопасности и противопожарная техника на строительстве и эксплуатации лесовозных дорог, 1966, 42 коп.

СЮНДЮКОВ Х. Х. и др. Строительно-монтажный поезд, 1960, 33 коп.

СУГАКЕВИЧ Н. А. Экономика строительства лесозаготовительных предприятий, 1960, 76 коп.

ФИЛИППОВ Г. А. Узкоколейные стрелочные переводы, 1959, 27 коп.

ШУМИЛИН В. С. Таблицы объемов необрезных пиломатериалов (брусьев), 1960, 74 коп.

ЮДИН А. Ф. Сплав леса на волне пуска при регулировании стока сплавных рек, 1960, 39 коп.

ЯКУНИН Н. К. Распиловка тонкомерного леса на многопильных круглопильных станках, 1960, 26 коп.

ЯРМОЛА И. С. Вопросы лесоснабжения в СССР, 1966, 94 коп.

Альбом чертежей деталей ремонтных размеров и дополнительных деталей (насадок) автомобиля МАЗ-501, ч. III — шасси [кроме двигателя ЯАЗ-204А], 1960, 67 коп.

Альбом чертежей деталей ремонтных размеров и дополнительных деталей (насадок) трактора ТДТ-60, ч. I — двигатель Д-60Т, 1960, 1 р. 63 к.

Альбом чертежей деталей ремонтных размеров и дополнительных деталей (насадок) трактора ТДТ-60, ч. II — шасси, кроме двигателя Д-60Т, 1960, 1 р. 76 к.

ЗАЯВКИ НА УКАЗАННУЮ ЛИТЕРАТУРУ НАПРАВЛЯЙТЕ В ИЗДАТЕЛЬСТВО по адресу: Москва, центр, ул. Кирова, 40а, издательство «Лесная промышленность», отдел распространения и рекламы.

ЛЕСНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ И ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

МИНИСТЕРСТВА ЛЕСНОЙ, ЦЕЛЛЮЛОЗНО-БУМАЖНОЙ И ДЕРЕВООБРАБАТЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР И ЦЕНТРАЛЬНОГО ПРАВЛЕНИЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА

В. П. Ломакин — Вчера и сегодня лесной промышленности Хабаровского края	1
А. А. Азарнин, Ф. В. Колосов — В борьбе за технический прогресс	5
Н. Савченко — Дела и нужды дальневосточных лесозаготовителей	11
С. П. Юн — Лесопильно-деревообрабатывающая промышленность Хабаровского края	16

ТРУД — ТВОРЧЕСТВО

В. Шулятьев — Разведчик в бою и в мирном труде	8
Г. Гурьев — Семейная гордость	9
Т. Владимиров — Достоин!	10
М. Бузукашвили — Один из первых	10

В УЧЕБНЫХ И НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ ИНСТИТУТАХ

К. П. Соловьев, Д. М. Сабитов — Подготовка лесных специалистов на Дальнем Востоке	12
А. С. Агеенко, Н. И. Кречетов, А. С. Шейнгауз — О научно-исследовательской работе	13
В. Т. Чумин, Г. И. Юрченко — О сроках примыкания лесосеки в ельниках Приамурья	14
А. Ф. Дмитриев — Определение суммарной длины водосбора и слива лесосплавной плотины	16

ОРГАНИЗАЦИЯ И ТЕХНОЛОГИЯ ПРОИЗВОДСТВА

Г. Шехунов, И. Рыбин — Лесным складам комплексную механизацию	18
Б. Г. Курносов — Комплексные бригады на нижнем складе	21
Н. Владимиров — Проводники новой техники и технологии	21
Р. Г. Константинов — Реконструкция цеха хвойно-витаминной муки	24
И. А. Табаков — Зимний механизированный подъем топлива	24
Обслуживание и ремонт	
А. С. Вальнов — О нормах содержания рельсового пути на усах	25
К. А. Яшнин — Воздушный подогрев автомобилей зимой	27

ЭКОНОМИКА И ПЛАНИРОВАНИЕ

Ф. В. Колосов — Леса Дальнего Востока на службе народного хозяйства	28
И. Мининков — Хозрасчет в леспромхозах Хабаровского края	29
Б. Поляков — Почему объемы производства отстают от расчетной мощности?	30

ЗА РУБЕЖОМ

Н. Гончаренко — Механизация лесозаготовительных работ в Чехословакии	31
--	----

БИБЛИОГРАФИЯ

А. Букарев — Книжки о лесах Дальнего Востока	1
--	---

ХРОНИКА

В Минлесбумпроме СССР	17
Читательская конференция в Карелии	32



Год издания
сорок восьмой

ИЗДАТЕЛЬСТВО
«ЛЕСНАЯ
ПРОМЫШЛЕННОСТЬ»

2

ФЕВРАЛЬ 1968 г.

НОЯБРЬ 1967 г.

«ТРАКТОРЫ И СЕЛЬХОЗМАШИНЫ»

К. И. ЗАВЬЯЛОВ и др. Приспособление конструкции тракторов в условиях Крайнего Севера.

Разработаны требования к серийным и вновь создаваемым тракторам, предназначенным для работы на Севере, в частности, для предприятий лесной промышленности, так как основной объем заготовки и трелевки древесины падает на зиму. ЧТЗ и Брянский автозавод создали тракторы Т-130А и Т-180С, приспособленные к работе при низких температурах. Это достигнуто путем обеспечения тепловой подготовки дизелей к пуску и надежности системы пуска, хладостойкости и износостойкости деталей и узлов и улучшения условий труда тракториста.

«АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

В. Ф. ПОДСЕВНЫЙ. Передвижной асфальто-бетонный завод-автомат.

Описание нового завода-автомата (создан в Главдорстрое Минтрансстроя СССР), обеспечивающего наиболее быстрое строительство дорог с черными покрытиями при значительном снижении их стоимости. Основные преимущества этого завода-автомата: полная автоматизация процесса приготовления смеси; исключается возможность вмешательства оператора в процесс дозирования и перемешивания материалов, что обеспечивает постоянство состава приготавливаемой смеси; готовая смесь выдвигается в кузов автомобиля автоматически заданными порциями. Стоимость 1 т смеси 1 р. 65 к.

«ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО»

Н. И. СОБОЛЕВА, В. К. ШПАК. Воздушный обогреватель автомашин.

С помощью установки, разработанной в автобазе треста Кузбасстрансстроя, двигатель заводится с первой попытки, даже в мороз — 40°C, в кабине всегда тепло. Основные части установки: узел прогрева и подачи воздуха (калориферный агрегат), система распределения воздуха (воздуховоды) и соединительные патрубки. Для передачи пара в калорифер используется паровой котел, обеспечивающий обогрев машин в течение 3 час. Теплый воздух подается воздуховодом для обогрева двух машин.

«МЕХАНИЗАЦИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА»

К. А. СОКОЛОВ. 50 лет механизации транспортного строительства.

Сведения о высокопроизводительных дорожных машинах, установках, агрегатах, разработанных в Минтрансстрое. Изготавливается универсальная бетоноотделочная машина, использование которой в составе выпускаемого промышленностью комплекта машин позволяет увеличить производительность до 250 м покрытия в смену. Подготовлен для изготовления двухдисковый нарезчик швов в затвердевшем бетоне Д-903. Созданы специальные машины для создания бетонных покрытий с предварительно напряженным струнным каркасом и с внешним обжатием, что позволяет уменьшить толщину дорожных покрытий при сохранении прочности.

*«ИЗОБРЕТЕНИЯ,
ПРОМЫШЛЕННЫЕ ОБРАЗЦЫ,
ТОВАРНЫЕ ЗНАКИ (№№ 21 и 22)»*

А. А. ЦВЕТКОВ. Устройство для наведения на дерево режущего органа и стрелы с захватом (авт. свид. № 204050).

Устройство, монтируемое на лесозаготовительной машине, обеспечивает автоматическое наведение на дерево режущего

ВЧЕРА И СЕГОДНЯ ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

УДК 634.0.3.674(571.62)

В. П. ЛОМАКИН

При Советской власти Хабаровский край превратился из отсталой окраины царской России в крупный промышленный и культурный район страны. За годы социалистического строительства несоизмеримо выросли, а по существу созданы вновь многие отрасли промышленности, в том числе лесная и деревообрабатывающая.

Раньше древесина заготавливалась в основном в южных районах края в бассейнах сплавных рек, а потом молевым сплавом доставлялась к местам переработки или к пунктам дальнейшей отправки потребителям. Лес заготавливали только в зимнее время артели сезонных рабочих, не знавшие иной техники, кроме топора и двуручной пилы. Вывозили древесину на лошадях по сезонным дорогам. Лесозаготовки велись хищнически — вырубались выборочно лучшие деревья кедра и ели, причем отпиливали комлевые бревна, а все остальное бросали в лесу. Труд и быт лесорубов были тяжелыми и изнурительными. Люди жили в темных и холодных бараках, спали на общих нарах. В эти же бараках готовили пищу, правили пилы и точили топоры.

Производительность труда была очень низкой, выработка на одного рабочего за сезон не превышала 100 м³. Максимальный объем лесозаготовок по всему Дальнему Востоку составлял 730 тыс. м³ в год.

Деревообрабатывающая промышленность была представлена несколькими мелкими лесопильными заводами, где вырабатывались только пиломатериалы и небольшое количество деревянной тары.

Бурное развитие народного хозяйства края в период первых пятилеток, особенно в послевоенные годы, привело к резкому подъему заготовки и переработки древесины. Лесозаготовки продвинулись в северные районы края: Нанайский, Комсомольский, Ульский, Николаевский-на-Амуре и другие.

Одновременно с объемами производства росла техническая вооруженность лесозаготовительных и деревообрабатывающих предприятий. Строились узкоколейные и ширококолейные железные дороги, леспромхозы и предприятия деревообработки.

Лесная и деревообрабатывающая промышленность сейчас является одной из ведущих в крае. Удельный вес выпускаемой ею продукции составляет 11,2% от общего объема промышленного производства. Сейчас в крае заготавливается более 7 млн. м³ древесины в год. Древесина и изделия ее переработки идут не только на внутренние краевые нужды: около 2/3 продукции отправляется в другие экономические районы и на экспорт.

Лесозаготовкой занимается 21 леспромхоз, которые располагают 1330 тракторами, 1200 автомобилями, имеют сотни различных грузоподъемных механизмов. За годы семилетки вступили в строй многие новые лесовозные автомобильные дороги.

Последнее время особенно быстро продвигается механизация нижнескладских работ. Почти все основные прирельсовые нижние склады комплексно механизированы с применением консольно-козловых, башенных и кабельных кранов. Начата механизация нижних складов сплавных леспромхозов.

Все шире применяется разработка лесосек узкопосечным грузопоточным методом с сохранением подроста.

Все это приводит к повышению производительности труда. Комплексная выработка на одного рабочего в 1967 г. достигла 461 м³.

Лесозаготовители год от года увеличивают объемы вывозки деловой древесины. Уверенно работают, наращивая свои мощности, Уликанский, Троицкий и другие леспромхозы.

Деревообрабатывающая промышленность выросла в видную отрасль народного хозяйства края. В ее составе теперь такие предприятия, как Хорский и Тунгусский деревообра-

батывающие комбинаты, Мухенский лесопромышленный комбинат, хабаровский мебельный комбинат «Заря», Хабаровская фабрика мягкой мебели и другие. Предприятия оснащены современным высокопроизводительным оборудованием.

Недалеко от г. Комсомольска-на-Амуре в Амурске строится первенец большой лесохимии Дальнего Востока — Комсомольский целлюлозно-картонный комбинат. Первая очередь этого предприятия была введена в действие ко дню 50-летия Советской власти.

Деревообрабатывающая промышленность края дает стране большое количество пиломатериалов, часть которых идет на экспорт в Кубу, Австралию и другие страны. Во многие экономические районы поставляются отсюда стандартные дома, фанера, тара, клепка, фибролитовые плиты, аккумуляторные футляры, паркет, хвойно-витаминная мука, этиловый спирт, кормовые дрожжи, углекислота и другая продукция.

Совсем недавно в крае, по-существу, заново создана мебельная промышленность. В первые два года текущей пятилетки сданы в эксплуатацию фабрика мягкой мебели в г. Хабаровске, два цеха школьной мебели на Тунгусском деревообрабатывающем комбинате и мебельный цех на Бикинском лесозаводе. Производство мебели за эти годы возросло более чем в 1,5 раза. При этом улучшается качество и снижается себестоимость выпускаемых изделий, повышается производительность труда, осваиваются новые, более технологичные изделия и отделочные материалы. Технический уровень мебельных предприятий края позволяет добиться дальнейшего серьезного улучшения качества продукции, которая не будет уступать по своим характеристикам лучшим образцам мебели, вырабатываемой передовыми предприятиями западных районов страны.

Коллективы деревообрабатывающих предприятий настойчиво добиваются дальнейшего повышения производительности труда. Благодаря проведению ряда организационно-технических мероприятий, внедрению планов НОТ она возросла за три года на 21,1%.

Успешно выполняя обязательства о рентабельной работе, деревообрабатывающие предприятия края дали в 1966 г. более 2 млн. руб. прибыли.

Но самой большой ценностью лесной и деревообрабатывающей промышленности Хабаровского края являются ее кадры. В этой отрасли занято более 50 тыс. рабочих, инженерно-технических работников и служащих. Производством руководят специалисты с высшим и средним образованием. Дости-



Поселок лесозаготовителей в Мухене



Герой Социалистического Труда
Н. Д. Остапец

жения передовых рабочих известны далеко за пределами края.

Герой Социалистического Труда тракторист Оборского леспромпхоза Николай Демьянович Остапец за 30 лет работы в лесной промышленности подвез на верхний склад более 350 тыс. м³ леса. Малая комплексная бригада Хорского леспромпхоза, руководимая трактористом А. Г. Цимарно, за 1966 г. при выборочной рубке подвезла на верхний склад более 21 тыс. м³ древесины. Замечательных успехов в юбилейном соревновании добились малые комплексные бригады, руководимые Д. В. Романишиным, Н. М. Куприянчиком, Н. М. Кузминым, А. М. Королевым, братьями Яковом, Алексеем и Николаем Демидовыми.



В Вяземском леспромпхозе (справа — бригадир малой комплексной бригады тракторист Я. Демидов)

фото Г. Хренова (ТАСС)

В первых рядах соревнующихся — шоферы лесовозов, Герой Социалистического Труда Г. Ф. Гурьев из Кизинского леспромпхоза, М. П. Дудкевич и П. А. Савватеев из Троицкого леспромпхоза, Г. Е. Коновалов из Уликанского леспромпхоза, В. И. Серба из Совгаванского леспромпхоза.

Хороших результатов в юбилейном соревновании добились операторы челюстных погрузчиков П. А. Саух, В. А. Уткин, В. П. Якубенко и многие мастера лесного производства других специальностей.

Лучших показателей среди лесопильщиков достигли коллективы рамных потоков, возглавляемые рамщиками Н. Е. Тикунным [Хэрский лесокомбинат], Я. Г. Белянским [Тунгусский ДОК], В. Н. Ганчуком [Дормидонтовский лесозавод]. Самоотверженно трудятся П. А. Фисенкова — обойщица Хабаровской фабрики мягкой мебели, М. С. Муфтеев — столяр Бикинского лесозавода, столяры-сборщики бригады С. Н. Абудеева хабаровского мебельного комбината «Заря», Ю. А. Маршюков — станочник Литовского фанерного завода и многие другие.

Непрерывно улучшается быт тружеников леса. Лесозаготовители и деревообработчики живут в благоустроенных электрифицированных поселках, где есть радио, кино, а в ряде мест и телевидение. В поселках имеются больницы, школы, детские учреждения, клубы.

Для преодоления громадных пространств эксплуатируемых лесных массивов используется воздушный транспорт, леспромпхозы располагают аэродромами и вертолетными посадочными площадками. Все сплавные леспромпхозы, имевшие раньше только сезонную транспортную связь, в настоящее время обслуживаются самолетами и вертолетами.

Вместе с тем работники лесной и деревообрабатывающей промышленности ясно представляют себе, что надо еще многое сделать, чтобы по-настоящему использовать природные лесные богатства края. А они очень велики.

Запасы лесов, расположенных на территории Хабаровского края, превышают 5 млрд. м³. Без ущерба для лесного хозяйства можно заготавливать ежегодно 20 млн. м³, в том числе 10—12 млн. м³ елово-пихтовой древесины — лучшего сырья для выработки целлюлозы и бумаги.

Леса края представляют также большой интерес в связи со значительными запасами в них ценных лиственных пород — ясеня, ореха, березы, ильма, бархата, липы и других. Это — высококачественное сырье для развития в крупных масштабах фанерного и мебельного производств.

К числу важнейших задач лесной и деревообрабатывающей промышленности края относятся поэтому организация более глубокой переработки древесины и переход на сплошные рубки леса.

Кроме древесины, наши леса дают огромные урожаи плодов, ягод, орехов, грибов, различного технического и лекарственного сырья. Все это необходимо поставить на службу советским людям.

Лесные массивы края, расположенные на побережье Тихого океана, благодаря своему качеству и тяготению к морским транспортным путям открывают широкие перспективы увеличения экономически эффективного экспорта древесины и продуктов ее переработки.

Лесозаготовители и деревообработчики, как и все трудящиеся орденоносного Хабаровского края, постоянно чувствуют большую заботу партии и правительства о советском Дальнем Востоке, о его людях, о дальнейшем развитии его экономики.

В БОРЬБЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС

Возрастающая активность членов НТО служит верным залогом ускорения технического прогресса в лесной, деревообрабатывающей промышленности и лесном хозяйстве Хабаровского края. С 1959 г., когда была создана краевая организация общества, постепенно накапливается опыт мобилизации инженерно-технической общественности на решение важнейших технических проблем. Сейчас 76 первичных организаций, объединенных Хабаровским краевым правлением НТО, насчитывают в своих рядах более 3500 человек.

В юбилейном 1967 году краевым правлением и первичными организациями проведено 284 научно-технических совещания. В их повестке были вопросы развития лесной и деревообрабатывающей промышленности, повышения производительности труда, улучшения качества выпускаемой продукции, обобщение и распространение передовых методов труда и технологии производства, вопрос о роли главного инженера на производстве. На совещаниях вносились рекомендации по улучшению производственной деятельности предприятий.

Теперь 54 первичные организации НТО выполняют функции технических советов предприятий, рассматривают на своих заседаниях вопросы перспективного развития, совершенствования технологии, организации труда, повышения качества продукции и др.

Для решения тех или иных вопросов экономики и совершенствования производства, внедрения новой техники в первичных организациях НТО работают общественные творческие объединения, которые оказывают существенную помощь предприятиям. Всего сейчас насчитывается 62 общественных бюро и групп экономического анализа, 32 общественных конструкторских бюро, 36 бюро технической информации, 19 других групп и лабораторий, 166 творческих бригад. В составе этих творческих объединений трудятся 2320 инженеров, техников, экономистов, новаторов производства—более двух третей всей краевой организации.

В течение прошлого года они выполнили более 500 работ, давших значительный экономический эффект. Краевое правление привлекло квалифицированных специалистов из институтов, чтобы организовать методическую и техническую помощь общественникам.

Дальнейшему улучшению технологии, механизации и автоматизации производственных процессов, устранению «узких мест» во многом помогли проведенные краевым правлением в 1966 и 1967 гг. общественные смотры внедрения новейших достижений науки и техники в производство и тематические конкурсы на лучшее предложение по новой технике, прогрессивной технологии, рациональному использованию древесины, организации производства и повышению производительности труда, а также на лучшее составление и внедрение плана НОТ. В 1966 г. в ходе общественного смотра поступило 681 предложение, из них было внедрено 544 с экономическим эффектом в 732 тыс. руб. Первые места в смотре завоевали первичные организации Оборского леспромхоза, Хорского ДОКа, Дальневосточного НИИ лесного хозяйства. В 1967 г. на смотр поступило более 700 предложений, из которых было внедрено 80%, что дало 650 тыс. руб. экономии.

В краевых конкурсах за два года приняло участие много членов НТО. Они внесли предложения, дающие более чем полумиллионную экономию. Правление отметило премиями ряд авторов. Кроме того, первичные организации провели десятки местных целевых конкурсов, на которые было представлено несколько сот предложений.

Общественные смотры и конкурсы помогли предприятиям добиться успеха в выполнении планов производства и новой техники, а также заданий по повышению производительности труда и снижению себестоимости.

Наиболее важные предложения из числа поступивших на смотры и конкурсы это:

новая технология механизированной посадки лесных культур коридорным способом, разработанная и внедренная Литовским мехлесхозом;

реконструкция причала на Нижне-Амурском рейде морской слотки;

внедренное в Оборском леспромхозе использование грейфиров ТКК в качестве торцевателей при кране ККУ-7,5;

комплексная механизация биржи сырья Хорского ДОКа; изменение технологии устройства дорожного покрытия на Эльдиганской автодороге;

секционный колесный прицепной состав из единых секций для лесовозных автомобилей.

Много труда, инициативы, энергии вложено инженерно-технической общественностью в выполнение планов новой техники. Экономический эффект от внедрения выполненных мероприятий составил 629 тыс. руб., или 104% к плану. Высвобождено с тяжелых и трудоемких операций 307 человек, или 103% к заданию.

Большое внимание уделяют организации НТО изучению передового опыта на предприятиях края и за его пределами. Для его распространения проводятся семинары, издаются брошюры, плакаты, информационные листки.

Важное место в деятельности правления и первичных организаций общества занимает повышение научно-технических знаний и производственной квалификации работников. За два года проведено более 200 семинаров, посвященных переводу лесозаготовительных и деревообрабатывающих предприятий на новые условия планирования и экономического стимулирования, разработке и внедрению НОТ на рабочих местах, изучению новых ГОСТов, улучшению условий безопасности труда. В восьми леспромхозах организовано 15 постоянно действующих двухдневных школ передового опыта, в которых повышают свою квалификацию мастера, бригадиры малых комплексных бригад, рабочие-механизаторы. На семинарах и в школах обучено более 3200 человек.

Члены общества прочитали более 600 лекций и докладов по новой технике, передовой технологии, научной организации труда, о новой системе планирования и экономического стимулирования.



На строительстве лесовозной железной дороги в Оборском леспромхозе

фото Г. Хренова (ТАСС)

На лесных предприятиях края был организован показ 50 производственно-технических кинофильмов.

Успешно выполнив творческие обязательства, принятые в честь 50-летия Великого Октября, инженерно-техническая общественность Хабаровского края продолжает свою активную деятельность, направленную на досрочное выполнение производственных планов, повышение производительности труда, научно-технический прогресс во всех отраслях лесной промышленности и лесного хозяйства.

А. А. АЗАРНИН,

Ф. В. КОЛОСОВ,

Хабаровское краевое правление НТО.

ДЕЛА И НУЖДЫ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ
ЛЕСОЗАГОТОВИТЕЛЕЙ

Лесная промышленность Хабаровского края уверенно идет по пути индустриального развития. Предприятия Хабаровсклеспрома располагают теперь около 1000 км железных дорог широкой колеи, около 800 км дорог узкой колеи и более 3 тыс. км автомобильных лесовозных дорог круглогодичного и сезонного действия.

За годы Советской власти в крае построено для нужд лесозаготовителей около 100 благоустроенных лесных поселков с общей жилой площадью почти в полмиллиона квадратных метров, 80 школ, 79 детских садов и яслей, 32 больницы, много клубов, столовых и т. д.

В крае достигнута высокая степень механизации трудоемких процессов в лесу. Уровень механизации заготовки, подвозки и вывозки древесины составляет 100%, погрузочных работ на верхних и нижних складах — соответственно 99,5 и 91%.

Все это позволяет более рационально использовать лесные ресурсы. С 1950 г. основной объем лесозаготовок Хабаровского края начал перемещаться из южных, уже значительно истощенных районов, в центральные и северные.

В крае преобладают сплошные и условно-сплошные рубки. Технология лесосечных работ зависит от насаждений и способа рубок. Так, в низовьях Амура, где преобладают елово-пихтовые насаждения, широко применяется разработка лесосек узкопосечным грузопоточным методом с сохранением подроста. Масштабы распространения этого метода из года в год увеличиваются. Инициатором разработки лесосек методом узких лент явился Кизинский леспромхоз.

Быстрый рост потребности народного хозяйства в различных лесных сориментах и высокая ценность древесины хабаровских лесов диктуют необходимость рационального использования лесного сырья. За последние десять лет выход деловой древесины на лесозаготовках края увеличился с 63 до 82%.

Массовое поступление более совершенного лесозаготовительного оборудования и почти полная механизация основных работ в лесу внесли коренные изменения в организацию труда и производства. Важную роль в совершенствовании технологии лесозаготовок сыграло повсеместное внедрение малых комплексных бригад на лесосечных работах и хлыстовой вывозки на транспорте леса.

В 1967 г. объем вывозки леса в хлыстах на предприятиях объединения Хабаровсклеспром составил более 80% от общего объема. По опыту свердловчан у нас внедряется поставка леса в хлыстах во двор потребителя. Ее объем в прошлом году превысил 100 тыс. м³.

В леспромхозах объединения насчитывается 88 нижних складов (29 прирельсовых, 59 сплавных). Из них 16 с общим грузооборотом 1,7 млн. м³ комплексно механизированы. На складах работают 37 консольно-козловых, башенных и кабельных кранов. Имеется и другая техника. Это позволило широко механизировать погрузку леса и, в частности, эффективно применять полужесткие стропы.

Благодаря внедрению прогрессивной технологии и механизации лесозаготовительных работ комплексная годовая выработка на одного рабочего увеличилась с 273 м³ в 1956 г. до 447 м³ в 1966 г. и возросла за 10 лет на 63,4%.

В последние годы объемы лесозаготовок в крае стали заметно увеличиваться, хотя и сейчас используется лишь небольшая часть возможного отпуска. В прошлом году предприятиями Минлесбумпрома было заготовлено в крае более 6 млн. м³. 41% этого количества (в пересчете на крупный лес) вывозится в другие районы страны, остальное потребляется внутри края и отгружается на экспорт.

Перед работниками лесной промышленности Хабаровского края стоят не только задачи количественного роста лесозаготовок, но и представляющие особую важность проблемы комплексного рационального использования лесных ресурсов. А на этом участке еще много нерешенных вопросов.

Дровяная древесина не находит сбыта и не перерабатывается на другие виды продукции, хотя ее потребление на топливо с каждым годом уменьшается. При слабой эксплуатации многих лиственных пород чрезмерно увеличиваются заготовки ясеня (более 125 тыс. м³ в 1967 г.), что может привести к исчерпанию его запасов через 15—20 лет.

Проблему использования лиственных пород в более широких масштабах, а также дров не решит пуск Комсомольского целлюлозно-картонного комбината, так как его первая очередь рассчитана на использование только хвойных пород — ели и пихты, а вторая очередь, рассчитанная на использование дров и других пород, будет введена в строй еще не скоро.

Что касается использования отходов, то наряду с развитием лесохимии в крае, необходимо ускоренными темпами проектировать и строить при леспромхозах цехи технологической щепы, которая найдет сбыт и за границей.

Для того, чтобы обеспечить сырьем развивающуюся деревообрабатывающую и целлюлозно-бумажную промышленность края, выполнить растущие лесозаготовительные планы, необходимо в текущем пятилетии значительно повысить объем лесозаготовок в Хабаровском крае.



Лесной поселок Березовка (Хабаровский край)

В связи с этим намечается установить в леспромхозах объединения десятки кранов, 25 полуавтоматических линий ПЛХ-3, комплексно механизировать еще 20 нижних складов и довести их общий грузооборот до 4 млн. м³ в год.

В объединении будут внедрены также новые трелевочные тракторы ТТ-4, валочно-трелевочные машины ВТМ-55. На погрузке леса найдут применение челюстные погрузчики на базе тракторов Т-100 и ТТ-4, на вывозке — агрегатные машины ЛК-8-9, автолесовозы МАЗ-509 и КраЗ-214; на нижних складах будут работать автоматические гравитационные сбрасыватели и сучкорезные агрегаты ПСЛ.

Объем лесозаготовок к 1970 г. должен возрасти на 3,5 млн. м³ и превысить 10 млн. м³. Производительность труда к 1970 г. увеличится по сравнению с 1965 г. на 33%, а комплексная выработка — до 585 м³ в год.

Одним из факторов ускоренного развития лесной промышленности Хабаровского края явится строительство новых предприятий в Комсомольском, Амурском, Верхнебуреинском, Ульском, Советско-Гаванском и Нанайском районах.

В 1967 г. уже вошли в строй действующих предприятий Совгаванский, Амгунский и Подалинский леспромхозы. В этом году начнут работать Тырменский, Чегдоминский, Чекудинский, Ургальский леспромхозы. Кроме того, в текущей пятилетке в строй действующих войдут В.-Хунгаринский, Уктурский, Хутгинский, Гассинский, Славянский, Тахтинский, Силасу-Беламинаский и другие леспромхозы. Будут реконструированы и расширены Лазаревский, Иннокентьевский и Литовский леспромхозы.

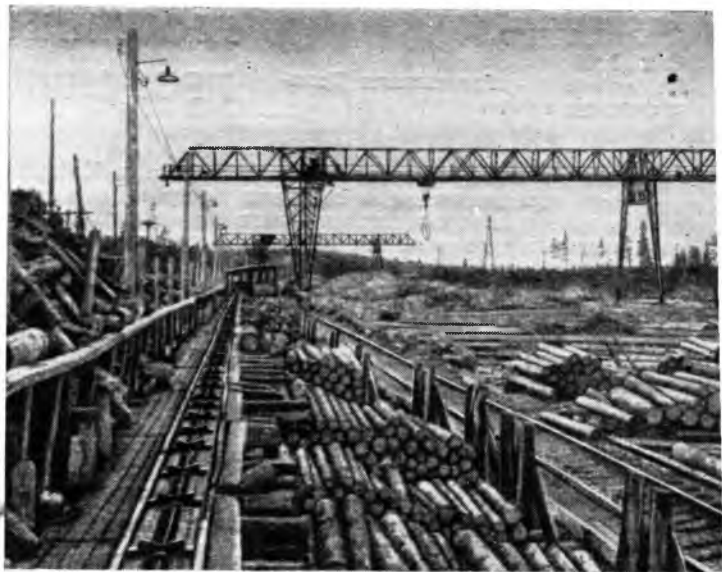
Успех строительства новых леспромхозов и реконструкции действующих зависит от своевременного выделения капиталовложений. Потребность в них для строительства и реконструкции леспромхозов составит примерно 30—35 млн. руб. в год, однако объединению выделялось значительно меньше средств, что тормозило темпы строительно-монтажных работ.

Новое строительство леспромхозов ведет трест Хабаровсклесстрой. Но он не справляется с объемом работ. Другие, более мощные строительные организации (Дальстрой и др.) лесную промышленность не обслуживают, что, на наш взгляд, является неправильным. Учитывая перспективы развития лесной промышленности края, необходимо поручить строительство ряда леспромхозов более мощным строительным организациям.

По-прежнему острой остается проблема кадров. Оргнабор сезонников себя не оправдывает: нужны постоянные кадры лесников. Недостаточно на предприятиях объединения Хабаровсклеспром и инженерно-технических работников. Хотелось бы, чтобы к нам направляли больше молодых специалистов из институтов и техникумов других районов. Нам кажется, что в свое время неоправданно были закрыты двухгодичные отделения по ускоренной подготовке техников и трехгодичные факультеты по подготовке инженеров.

Предприятия испытывают сейчас острую нужду в кадрах. Поэтому целесообразно было бы открыть такие отделения при техникумах и факультеты при лесотехнических институтах. Это привело бы к увеличению кадров, к их закреплению на местах. Ведь, на учебу, как правило, направляются практики.

Учитывая специфические особенности Дальнего Востока и нашего края, в частности, необходимо оснастить предприятия объединения более мощной и высокопроизводительной техникой. Для транспорта леса следует выделять преимущественно МАЗ-509 и КраЗ-214 и соответствующей грузоподъемности автоприцепы. Для трелевки леса необходимы мощные тракторы и ВТМ-55, для погрузки леса — челюстные погрузчики.



Нижний склад Горинского леспромхоза

Увеличивающиеся объемы экспорта древесины уже сейчас требуют создания специальных леспромхозов для этой цели. Мы считаем, что на базе леспромхозов, расположенных на побережье Татарского пролива, а также строящихся новых леспромхозов по железной дороге Комсомольск — Советская Гавань, следует организовать в системе объединения специальный Тихоокеанский экспортный комбинат, с местонахождением в городе Советская Гавань.



Трактор С-100 на трелевке (Хорский леспромхоз)

Лесозаготовители Хабаровского края приложат все силы к тому, чтобы успешно решить большие задачи, стоящие перед промышленностью края в текущем пятилетии.

ЛЕСОПИЛЬНО-ДЕРЕВООБРАБАТЫВАЮЩАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ

Более половины продукции деревообработки в Хабаровском крае производится на новых, построенных за последние годы предприятиях. Среди них такие крупные современные предприятия, как Мухенский лесопромышленный и Тунгусский домостроительный комбинаты, Литовский фанерный завод, Хабаровская мебельная фабрика, полностью реконструированный и расширенный Хорский лесокombинат.

В 1966 г. по сравнению с 1958 г. — первым годом семилетки, производство мебели возросло в 4 раза, стандартных домов — в 2,3 раза, тары — в 1,4 раза, пиломатериалов — почти в 2 раза.

Увеличив переработку древесного сырья в 1,6 раза, промышленность края произвела продукции в ценностном выражении в 2,5 раза больше, чем в 1958 г. Освоено производство многих новых для края видов продукции: клееной и строганой фанеры, фибролита, хвойно-витаминной муки, мебели высшего класса, стандартных домов.

Рост объемов производства сопровождался повышением производительности труда. Выработка пиломатериалов возросла с 1,37 до 2,35 м³ на 1 чел.-день. В мебельной промышленности выработка на 1 работающего составила в 1966 г. 5 тыс. руб. (рост на 144% по сравнению с 1958 г.). Это увеличение производительности труда — в значительной мере результат комплексной механизации и автоматизации ряда производственных операций на деревообрабатывающих предприятиях.

Механизация производства, внедрение в практику новых технологических схем, достижений науки и техники привели к улучшению технико-экономических показателей: с 1965 г. предприятия Дальлесдревпрома работают безубыточно.

На складах сырья и пиломатериалов занято 25–30% всех работающих на предприятиях. Поэтому от механизации складских работ во многом зависит дальнейшее повышение производительности труда.

За последние годы наши предприятия усилена оснащаются высокоэффективными башенными кранами БКСМ-14, консольно-козловыми кранами ККУ-7,5, ККУ-10, ККС-10. Уже сейчас более половины всех операций на складах сырья производится именно этими механизмами, благодаря чему производитель-



Погрузка пиломатериалов в вагон (Мухенский лесопромышленный комбинат)

фото Г. Хренова (ТАСС)

Комбинаты и лесозаводы	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Хорский	2,05	2,12	2,14	2,20	2,80	3,07
Бикинский	1,77	1,88			1,87	1,79
Дормидонтовский	1,65	1,72	1,80	2,06	1,9	1,93
Тунгусский	1,79	1,82			2,01	2,13
Мухенский	1,12	2,05	2,07	2,10	2,82	2,75
Биробиджанский	—	—	1,67	1,65	1,46	2,66
Инокентьевский	1,73	1,58	1,91	—	1,84	1,63
Хурмулинский	1,58	1,5	—	—	—	—
В среднем по объединению:	1,71	1,88	1,92	2,10	2,23	2,35

Примечание. За 1963 и 1964 гг. выработка по Хорскому комбинату, Бикинскому и Дормидонтовскому лесозаводам учитывалась вместе, так как они входили в одну фирму.

ность труда складских рабочих за последние 2–3 года выросла в 1,5 раза.

Большая работа в 1966–67 гг. проделана на Хорском лесокombинате. Здесь осуществлена комплексная механизация биржевых работ. Бревна штабелюются кранами ККУ-10 и сбрасываются с транспортера электромеханическими сбрасывателями, управляемыми с одного пульта управления автоматически, при помощи специального командоаппарата. Перемещение бревен в бассейне лесопильного цеха и подача их на амбарную бревнотаску осуществляются тросовыми ускорителями. Производительность труда выросла по всему циклу (от выгрузки сырья из воды до подачи его в лесопильный цех) почти в два с половиной раза.

На складах пиломатериалов внедряется технология транспортировки и складирования пиломатериалов в едином транспортном пакете.

Большие изменения произошли и в основных производственных цехах. За последние годы в лесопилении осуществлена замена устаревшего оборудования рамами РД-75-6,7; РД-110-2. Последняя тихоходная лесопильная рама Гофман была демонтирована в 1965 г.

Выработка пиломатериалов на 1 отработанный чел.-день по циклу лесопиления из года в год неуклонно повышается. Об этом свидетельствуют приведенные в таблице данные о предприятиях объединения Дальлесдревпром за 1961–1966 гг.

Как видно из таблицы, производительность труда в среднем по объединению в 1961 г. составляла 1,71 м³, а в 1966 г. 2,35 м³, т. е. возросла за пять лет на 38%.

В производстве мебели применяются новые высокопроизводительные технологические процессы. Повсеместно внедрена отделка мебели на конвейерах и методом налива на лаконаливных машинах. В ассортименте выпускаемой продукции преобладают экономичные конструкции, изделия из унифицированных деталей и узлов.

Значительно расширяется кооперация между предприятиями. Хабаровская мебельная фабрика № 2 и Комсомольская мебельная фабрика превратились в чисто сборочные предприятия. На Хабаровской мебельной фабрике освоено промышленное использование дальневосточного ореха, позволяющее заменить дорогостоящие импортные породы древесины.

Значительный технический прогресс достигнут и в других отраслях деревообрабатывающей промышленности, в частности в производстве, домостроении. Тунгусский домостроительный комбинат освоил выпуск полносборных передвигных домов со 100%-ной заводской готовностью. Организация поточного изготовления этих домов базируется на высоком техническом уровне производства.

Еще более сложные и ответственные задачи ставятся перед лесопильно-деревообрабатывающей промышленностью на ближайшие годы пятилетки. За годы пятилетки предприятия объединения должны выработать продукции в 1,5 раза

больше, чем в 1965 г., а сырьё переработать больше только в 1,2 раза.

Степень использования древесины в настоящее время составляет 64%, а к 1970 г. она должна повыситься до 74%. Основным резервом улучшения использования древесины на ближайшие 2—3 года является механическая переработка ее на тару, мебельные заготовки, наполнитель для мебельных щитов, различную продукцию ширпотреба. С этой целью должны быть организованы на каждом предприятии специальные участки и цехи. Массовое применение должна получить склейка дощечек, заделка сучков, сращивание брусков по длине и т. д.

Предстоит осуществить и ряд мероприятий по широкому использованию отходов деревообработки. Во-первых, на Тунгусском домостроительном комбинате организуется производство древесноволокнистых плит. На Бикинском, Дормидонтовском, Биробиджанском лесозаводах, Мухенском лесокombинате будет вырабатываться технологическая щепка для Комсомольского целлюлозно-картонного комбината.

В дальнейшем планируется создание мощностей по производству древесноволокнистых, древесностружечных плит на Комсомольском лесопильно-деревообрабатывающем комбинате, Мухенском лесокombинате, что позволит довести степень использования древесины по объединению до 85—90%.

В области совершенствования технологии намечается перейти от механизации и автоматизации отдельных операций к комплексной механизации и автоматизации участков работ, таких, как сброска и сортировка сырья, отделка мебели, столярных изделий.

В мебельном производстве, где занята почти половина рабочих объединения, дальнейшее развитие получат специализация и кооперирование. Изготовление мебели из унифицированных деталей и узлов позволит увеличить степень механизации сборочных, отделочных работ.

Лесопильная и деревообрабатывающая промышленность Хабаровского края сделает в этой пятилетке дальнейший шаг по пути превращения в высокомеханизированную отрасль промышленности.

УДК 016:634.0(571.62)

КНИГИ О ЛЕСАХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Лес по праву должен быть отнесен к числу важнейших природных богатств Дальнего Востока. Лесная промышленность здесь — одна из ведущих и перспективных отраслей народного хозяйства. Большой интерес поэтому представляют вопросы, связанные с эксплуатацией, восстановлением, охраной и использованием дальневосточных лесных ресурсов.

Важное значение книги изж. П. И. Кречетова «Рациональное использование хвойно-широколиственных лесов Дальнего Востока»¹ определяется тем, что в смешанных хвойно-широколиственных лесах сосредоточено преобладающее большинство лесозаготовительных предприятий, которые заготавливают свыше 50% всей лесопродукции Дальнего Востока.

Автор дает характеристику природных и экономических условий распространения этих лесов, подробно освещает состояние использования лесосечного фонда по отдельным породам в зависимости от способов рубок и с учетом системы оплаты труда. В книге приведены данные экспериментальных работ по определению выхода деловой древесины. Характеризуя структуру потребления древесины и сортиментный план лесозаготовок, автор вскрывает причины неполного использования лесосечного фонда, рекомендует конкретные меры по их устранению.

Книга рассчитана на инженерно-технических и руководящих работников лесного хозяйства и лесной промышленности, плановиков, сотрудников научно-исследовательских и проектных институтов этих отраслей.

Дальневосточный научно-исследовательский институт лесного хозяйства (ДальНИИЛХ) в течение последних 20 лет ведет планомерные исследования, связанные с охраной лесов от пожаров на Дальнем Востоке и имеющие первостепенное значение для правильной организации и планирования всех лесоохранных мероприятий. Результаты этих исследований легли в основу брошюры А. М. Стародумова «Природа лесных пожаров на Дальнем Востоке»². Отметим,

что за последнее время горимость лесов Дальнего Востока значительно снизилась, автор приводит в книге краткую характеристику горимости приморских и хабаровских лесов (рассматривает причины, время возникновения и виды лесных пожаров, территориальное их распространение, а также схему лесопожарного районирования).

Значительное место отводится определению природы лесных пожаров в основных лесных и нелесных формациях с характеристикой степени их пожарной опасности, прослеживается развитие пожаров, огнестойкость древесных пород, последствия лесных пожаров и последующий процесс смен растительности. С учетом особенностей территории Дальнего Востока приводятся методика составления планов ее противопожарного устройства и рекомендации по основным видам предупредительных противопожарных мероприятий. Заключительная часть работы касается вопросов организации, техники и тактики тушения лесных пожаров.

Брошюра представляет интерес для инженерно-технических работников лесхозов и леспромхозов, проектных организаций, баз авиационной охраны, а также для преподавателей и студентов лесных техникумов и вузов.

Актуальную задачу поставили перед собой Р. И. Томчук и Г. Н. Томчук (ДВ филиал СО АН СССР) — авторы книги «Древесная зелень и ее использование»³ — помочь в организации производства и правильном использовании различных продуктов из древесной зелени, способствовать рациональному использованию наших лесных богатств. Для освещения этих вопросов в книге использован опыт переработки технической зелени на производственных участках не только в Приморском крае и Якутской АССР, но и в республиках Прибалтики, на Украине, в Белоруссии, Ленинградской области и других районах страны.

Книга содержит сведения о химическом составе технической зелени различных древесных пород, рассматривает практические вопросы, связанные со сбором, переработкой и хранением древесной зелени, различные способы из-

готовления из нее продуктов и препаратов, необходимых для человека и животных. В ней обобщен практический опыт скармливания хвои, хвойно-витаминной муки, хлорофилло-каротиновой пасты крупному рогатому скоту, свиньям, овцам и птице.

Положительный отзыв на эту книгу прислал в редакцию инженер М. А. Бубенчиков (Хабаровский лесотехнический техникум). Отметив полезное стремление авторов «донести до широких масс читателей (специалистов лесной промышленности и лесного хозяйства, сельского хозяйства и медицины, пищевой промышленности) те потенциальные возможности, которые открывает новое направление лесной науки и практики в деле производства и использования ценных веществ, содержащихся в древесной зелени», инженер Бубенчиков приходит к выводу, что книга, несомненно, явится ценным практическим пособием для работников, занимающихся вопросами комплексного использования древесной растительности в народном хозяйстве.

Серьезного внимания всех тружеников леса заслуживает капитальная работа коллектива авторов из ДальНИИЛХ под общей редакцией А. С. Агеевского «Леса Дальнего Востока». В этой монографии (ее готовит к выпуску издательство «Лесная промышленность») подводятся итоги многолетних исследований института и прослеживается развитие лесного хозяйства на Дальнем Востоке за годы Советской власти. Здесь впервые дается систематическая сводка знаний о дальневосточных лесах, включающая их историко-экономическую и лесоводственную характеристику, данные производительности, строения, хода роста, плодородия, возобновления и смены пород.

В книге сообщаются основные сведения о площади, размещении лесов, запасах древесины, рассказывается о водоохранно-защитном значении лесов и их санитарном состоянии, даются рекомендации по основным направлениям лесохозяйственной деятельности. Авторы посвящают свою книгу 50-летию Великого Октября и 45-летию установления Советской власти на Дальнем Востоке.

¹ М., Издательство «Лесная промышленность», 1966, 93 стр. с илл.

² то же, 1966, 57 стр.

³ то же, 1966, 241 стр. с илл.

А. БУКАРЕВ.

Гвардии рядовой Иван Адамович с 1942 г. и до конца Великой Отечественной войны сражался на фронте. После войны рядовой гвардии лесорубов Иван Адамович находится на передовых позициях в лесной промышленности. Работал слесарем, вальщиком, трактористом. Сейчас он раскряжевщик — бригадир укрупненной комплексной бригады на лесопункте Муравейка Верхне-Даубихинского леспромхоза Приморья.

На войне он — полковой разведчик, в труде — разведчик будущего, ударник коммунистического труда. Ведь недаром Родина отметила его ратные подвиги медалями «За отвагу» и «За победу над Германией», орденом Славы 3-й степени, а за успехи в мирном труде медалью «За трудовую доблесть». В 1966 г. за выдающиеся успехи, достигнутые в годы семилетки, Иван Григорьевич был удостоен высшей правительственной награды — звания Героя Социалистического Труда — с вручением ордена Ленина и Золотой Звезды.

...Приморье, куда И. Г. Адамович приехал погостить к родным, полюбилось ему с первого взгляда. Изумительно красивая, но суровая природа, которую покоряют мужественные люди. Здесь есть где размахнуться. Иван Григорьевич решил остаться здесь навсегда.

В отделе кадров Верхне-Даубихинского леспромхоза ему сказали:

— Вы — коммунист и, судя по вашим документам, неплохой механик-затвор. А кадры ремонтников на Муравейке у нас пока слабы. Пойдите слесарем в РММ?

— Что ж, раз есть нужда в слесарях...

Год работал слесарем по ремонту тракторов и автомашин, затем машинистом локомотива. А с весны 1954 г. стал трактористом. Упорно учился у опытных лесорубов, у передовых механизаторов.

С каждым годом крепло мастерство. Коммунист Адамович был негершим к недостаткам, чутко откликался на все новое, прогрессивное. Он не боялся вступить в спор с начальством, если был убежден в своей правоте. Адамович первый в крае начал трелевать деревья с кронами.

В 1958 г. бригаде И. Г. Адамовича первой среди приморских лесозаготовителей было присвоено звание коллектива коммунистического труда. А в мае 1960 г. ее бригадир выбрали делегатом первого Всесоюзного слета ударников коммунистического труда в Москве.

РАЗВЕДЧИК В БОЮ И В МИРНОМ ТРУДЕ



И. Г. Адамович

Четыре года, как Иван Григорьевич возглавляет партийную организацию лесопункта. Он член Приморского крайкома партии. И ни одно доброе дело не проходит в коллективе без его участия.

До января 1966 г. Адамович возглавлял малую комплексную бригаду. Бригада всегда перевыполняла планы, но бригадир был недоволен. Не все в бригаде работали с одинаковой нагрузкой.

— Я раскряжевщик, руковожу бригадой, а работаю вполсилы, — говорил Адамович начальнику лесопункта Говорову. Простаивают нередко и сучкорубы. А вальщик за три часа столько спилит деревьев, что одному трактору и за 10 часов не вывезти.

Решили из двух малых создать одну укрупненную комплексную бригаду, работающую на базе двух тракторов, при одном вальщике и одном раскряжевщике. Практика вскоре показала, что отказ от второго вальщика с помощником и от второго раскряжевщика не принес ущерба укрупненной бригаде Адамовича. Хорошо работал вальщик Николай Рак,

при норме 104 м³ он сваливал за смену по 140 и даже 160 м³ леса. Труднее пришлось самому Ивану Григорьевичу. Трактористы Юрий Зырянков и Григорий Завадов словно сговорились «завалить» хлыстами бригадира. Но он работал быстро и четко. А когда бригадиру особенно трудно, сучкоруб Николай Чигрин откладывает в сторону топор и берет бензопилу.

В первый же месяц укрупненная комплексная бригада Ивана Григорьевича заготовила значительно больше леса, чем раньше заготовляли две малые комплексные бригады. И это при меньшем количестве работающих.

Вскоре на лесопункте Муравейка были организованы четыре укрупненных бригады.

Создание укрупненных бригад полностью себя оправдало. За полгода бригада И. Г. Адамовича заготовила больше 14 тыс. м³, дав сверх плана 5 256 м³ леса. Выработка на одного рабочего за это время составила 1010 м³, или 141%. Выработка на чел.-день и машино-смену была соответственно 135 и 128%.

За шесть месяцев бригада сэкономила 437 кг смазочного материала и топлива, 421 м троса и много запчастей к тракторам. Общая экономия от этого составила около 2,5 тыс. руб.

Сейчас по примеру бригады Адамовича в Верхне-Даубихинском леспромхозе работают десятки укрупненных комплексных бригад. Они высвободили для других дел 38 рабочих, добились в труде отличных результатов. Благодаря этому леспромхоз сэкономил на десятки тысяч рублей материально-технических ценностей и на 4% перевыполнил план лесозаготовок.

Верхнедаубихинцы не останавливаются на достигнутом. Иван Григорьевич Адамович намерен теперь создать сквозную комплексную бригаду, работающую на базе трех тракторов, пяти лесовозных автомашин и одного автокрана. На верхнем складе будут работать два раскряжевщика, а на делянке — один день два вальщика, на другой — один. Лесозаготовительная бригада будет обязана выполнять полный цикл лесозаготовительного процесса: лесосека — железнодорожная станция или двор потребителя. Конечно, пока рано считать, какие результаты даст этот эксперимент, но Иван Григорьевич надеется на успех.

Что ж, понятно. Разве может хороший разведчик уйти в поиск без уверенности в успехе.

В. ШУЛЯТЪЕВ.

ФАМИЛЬНАЯ ГОРДОСТЬ

Большое, радостное событие произошло в моей жизни. Указом Президиума Верховного Совета СССР мне присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Я, конечно, понимаю, что эта высокая честь, оказанная мне партией и правительством, есть признание успешной работы хабаровских лесозаготовителей. И награду я расцениваю, прежде всего, как большое доверие Родины. Хочу заверить, что сполна оправдаю его и считаю это делом не только профессиональной, но и фамильной чести.

С лесом была связана вся жизнь моего отца. Работе в лесу посвятили свою жизнь и четверо его сыновей. Любовь к лесу с детства привил нам отец. За это ему низкий сыновний поклон. Любя лес, я полюбил навсегда и свой далекий приамурский край, его мужественных людей, его могучую природу.

Весна поздно приходит в наши таежные места. Только в середине мая на озере Кизи, по берегам которого раскинулись делянки нашего леспромпхоза, начинается крошиться лед, а низовые ветры довершают работу майского солнца. И сразу наступает лето с буйным разливом цветения и лесных ароматов, с пушечными раскатами грозных дождей, жаркими сиреневыми вечерами.

В такую пору отец часто брал нас с собой в тайгу. Утром, когда еще дремлют могучие ели, он выводил нас на просеку и учил слушать, как «тайга с землей и небом разговаривает».

Трудовую деятельность в лесу я начал с семнадцати лет. Начал с малого. Стал рабочим конной трелевки. Помню, дали мне сивую мохноногую лошадку, сбрую и сани. Но в лес уже шла техника. Могучая, заманчивая. Через год, окончив курсы шоферов, я сменил свою Сивку на лесовозный автомобиль. А был он не такой, как сейчас, не мощный МАЗ, которым я теперь управляю, а газогенераторный. Называли его лесорубы «самоваром». В трудные годы войны эти «самова-



Г. Ф. Гурьев

ры» верно служили лесозаготовителям.

Через некоторое время и младшие братья, следуя моему примеру, стали трудиться в лесу. Сначала стал водителем лесовоза Андрей, а затем Федор. Четвертый брат—Петр также недалеко отошел от механизаторов—он технорук лесоучастка.

Вот так на лесопункте Санники Кизинского леспромпхоза возникла фамильная династия лесных механизаторов—Гурьевых. Хорошо трудиться в лесу — стало делом нашей чести и гордости.

Уже много лет мы ведем между собой своеобразное семейное соревнование по всем правилам, по всей рабочей строгости. Учитываем количество вывезенной древесины, состояние автомобиля, экономно горюче-смазочных материалов и запасных частей.

В позапрошлом году каждый из троих Гурьевых выполнил задание не менее чем на 150%. Все три экипажа лесовозов доставили из тайги почти по 25 тыс. м³ древесины.

По итогам семилетнего задания лидером оказался я, вывезя вместо 51,2 тыс. м³ без малого 71 тыс. м³. В 1966 г. первенствовал брат Федор. На счету его лесовоза оказалось почти 4 тыс. м³ леса сверх плана. В юбилейном году впереди шел Андрей.

Показатель шоферского мастерства мы измеряем не только количеством вывезенных кубометров. Не менее важно для нас заботливое отношение к своей машине. Не любя свое дело, свою машину, и кубометров много не дашь.

Очень взволновало меня опубликованное в газете письмо устьянских шоферов из Архангельщины, обязавшихся отработать на лесовозных машинах без капитального ремонта не менее, чем по 150 тыс. м³. У нас в это время была весенняя распутица, которая превратила тайгу в болото, а лесовозные дороги—в сплошное месиво. Успешно водить и сберечь машину в этих условиях крайне трудно. И все же, собравшись на семейный совет, мы решили откликнуться на призыв устьянцев. Нам тяжело, но и архангельским товарищам наверняка не легче. А дело они предложили доброе, нужное. И мы ответили устьянским шоферам, что вызов их принимаем и добьемся такого же высокого пробега машин без капитального ремонта. Ведь опыта у нас достаточно. Я, например, около десяти лет вожу лес бесценно на одной машине.

Наступил третий год пятилетки. Много предстоит сделать. На огромную заботу, проявляемую партией и правительством о тружениках леса, о развитии лесной промышленности, обязуюсь ответить самоотверженным трудом.

Григорий ГУРЬЕВ,
Герой Социалистического Труда,
шофер лесопункта Санники Кизинского леспромпхоза.

ДОСТОИН!

Услышав по радио о том, что он награжден орденом Ленина, начальник Анюйского лесопункта Троицкого леспромхоза Хабаровского края Иван Васильевич Гнип мысленно задал себе вопрос: «За что, за какие-такие подвиги?» Он не устанавливал рекордов, хотя работал в тайге не хуже других, не совершил подвига на фронте, хотя служил и воевал честно пройдя с боями Маньчжурию и Южный Сахалин. Многого не было в жизни Ивана Васильевича. Но было одно присущее ему ценное качество — честный самоотверженный труд.

...В ту памятную осень 1937 г. река Анюй, с избытком наполненная дождем, вышла из берегов, разбросав тысячи кубометров древесины по кустам и болотам. Тогда таежный «новобранец» Ваня Гнип впервые увидел, как грозны и суровы силы природы.

Нелегкий труд лесоруба пришелся ему по душе. И хотя Ваня прибыл по вербовке в глухой лесной поселок Чу из Амурской области всего лишь на год-два, он решил остаться здесь навсегда. Шел на любую работу, выполнял любое поручение, не бросал, не закончив, ни одного дела. Валил и вывозил лес на лошадях к реке, не раз во время сплава принимал ледяную купель в Анюе.

Он проявлял ко всему большую лю-

бознательность и так полюбил технику, что опытные механизаторы удивлялись его умению «ладить» с машинами. Этот скромный, молчаливый паренек постоянно старался почерпнуть нужные ему знания из книг.

После войны, отдав почти семь лет ратной службе, Иван Васильевич вернулся в ставшие близкими места. Бывший мастерский участок Чу вырос за это время в Анюйский лесопункт. Поселок стал называться Арсеньевое. Снова сел Иван Гнип за рычаги трактора — сначала газогенераторного СГ-65, а позже «оседлал» мощный С-80. Зимой трелевал лес, летом строил лесовозные дороги.

В апреле 1950 г. он был назначен бригадиром ремонтно-механических мастерских лесопункта. Довелось И. В. Гнипу и преподавать на организованных в лесопункте курсах подготовки трактористов для лесозаготовительных предприятий треста.

В 1946 г. Иван Васильевич избирается депутатом поселкового Совета в Арсеньевое, а с 1959 г. несколько лет работает его председателем. В маленьком поселке дел для председателя — край непочатый.

...Вырос, похорошел за последние годы поселок Арсеньевое. Чистые ровные улицы, дощатые тротуары, много зелени. Имеется здесь восьмилетняя школа, клуб с библиотекой, столовая, медпункт, два магазина. Налажена телефонная связь с Троицком и Хабаровском. Над зданием радиометеорологической станции взметнулась ретрансляционная телевизионная антенна. Жители поселка смотрят передачи из Хабаровска. И во всем этом была немалая заслуга Ивана Васильевича.

Сейчас И. В. Гнип начальник лесопункта. И так же, как всегда, весь в работе. В конторе застать его трудно. Он то в бригадах лесозаготовителей, то на протоках, где идет сплав леса, то в ремонтно-механических мастерских, то на строительстве лесовозных дорог.

Знающим, умелым организатором производства зарекомендовал себя Иван Васильевич. Он проявляет постоянную заботу о людях, об их бытовых нуждах и культурных запросах.

О себе Иван Васильевич рассказывает скупко, нехотя. Зато тепло и душевно отзываются о нем лесорубы. Узнав о награждении И. В. Гнипа, они единодушно сказали: достоин!

Т. ВЛАДИМИРОВ.

ОДИН
ИЗ ПЕРВЫХ

Впервые Григорий Сергеевич Бузин увидел дальневосточную землю из щели вагона, усиленно охраняемого конвоирами. Путь



Г. С. Бузин. Снимок 1926 г.

«эшелона смерти» отмечали трупы, брошенные возле железной дороги. Красноармейцев, взятых в плен в бою под Бугурусламом, везли для расправы на Дальний Восток. Многие боевые товарищи Григория Сергеевича умерли в пути от голода, от тифа, свирепствовавшего среди пленных.

Шел 1918 год и контрреволюция не теряла надежды, что ей удастся сломить молодую Советскую республику. Солдаты мятежного чехословацкого корпуса и белогвардейцы при поддержке американских и японских интервентов заняли весь Дальний Восток.

Григорию Бузину было тогда немногим больше двадцати лет, но он имел уже за плечами немалый опыт революционной борьбы. Сын крестьянина из Оренбургской губернии, он получил революционную закалку в рядах кронштадтских моряков. Участвовал в Февральской революции, а в Октябре командовал взводом матросов, штурмовавших Зимний.

В первые месяцы иностранной военной интервенции и гражданской войны Григорий Сергеевич был командиром роты Владимирского полка,



Г. С. Бузин. Снимок 1967 г.

вместе с другими частями Красной Армии продвигавшегося с ожесточенными боями на восток. И в сражении под Бугурусланом попал в плен к чехословацким мятежникам.

Бежав из плена, Григорий Сергеевич впервые ступил на дальневосточную землю. Землю, которую ему и его товарищам предстояло защитить от корыстных притязаний интервентов, а затем возродить к новой жизни. Он присоединился к партизанам, командовал батальоном, организованным из партизанских отрядов, был командиром роты Хабаровской военно-политической школы, принимал участие в легендарных боях под городом Спасском и возле станции Волочаевка. Не раз приходилось Григорию Сергеевичу глядеть смерти в глаза. Смекалка и мужество помогли ему вырваться из ловушки, устроенной атаманом белогвардейцев Бочкаревым-Озеровым, одним из убийц Сергея Лазо. А сколько белых бандитов было обезоружено Григорием Сергеевичем, когда он возглавлял городской отдел милиции Николаевска-на-Амуре!

Белогвардейцы и иностранные интервенты отчаянно сопротивлялись победному шествию Советской власти на Дальнем Востоке. А она проникла в самые отдаленные уголки огромного края. Партия посылала своих верных сынов для того, чтобы они несли веками угнетавшемуся и эксплуатировавшемуся народу правду о Советской власти.

Григорий Сергеевич был направлен в далекий Тугуро-Чумиканский район, в полутора тысячах километрах к северу от Хабаровска. Когда-то здесь была американская фактория. Четыре добротных дома на берегу Удской губы Охотского моря — вот и все село Чумикан — центр района — в то время, когда сюда приехал после двухмесячного пути первый представитель Советской власти, уполномоченный по советизации района Григорий Бузин. А район был большой. Юрты местных жителей находились порою в нескольких километрах друг от друга. Григорий Сергеевич не раз объезжал на оленях всю территорию, хорошо знал каждого жителя. Все больше сторонников находили Григорий Сергеевич и его помощники в Тугуро-Чумиканском районе.

Шло время. Возрождалась к жизни, вернее, создавалась заново промышленность Дальнего Востока. Тем, кто еще недавно сражался с белогвардейцами и интервентами за Советскую власть, предстояло построить заводы и фабрики, железные дороги, возвести электростанции. Лес, древесина — вот что нужно было для того, чтобы осу-

ществить гигантскую программу строительства на Дальнем Востоке, чтобы реализовать те поистине беспредельные возможности, которые открывались при умелом использовании богатейших природных ресурсов края. До революции лесозаготовки на Дальнем Востоке практически не велись. Начинать приходилось буквально с нуля.

Григорий Сергеевич был среди тех, кому довелось стать пионерами лесной промышленности Дальнего Востока.

В 1928 году он получил назначение прорабом в Тамбовскую районную контору Дальлеса в Амурской области. Конечно, опыта у Григория Сергеевича не было никакого. Однако неуемное компенсировалось страстным желанием молодого лесника постичь большие и малые тонкости новой профессии, чтобы поскорее снабдить развивающуюся промышленность края древесиной, нужной как хлеб, как воздух.

На двух мастерских участках работали местные жители. О постоянных кадрах тогда и не мечтали. Крестьяне в основном, занимались на лесозаготовках в свободные от сельскохозяйственных работ месяцы. Поперечная пила да лошадь — вот вся техника по тому времени.

Но дело шло споро — выручали находчивость, упорство, сознание, что делаешь нужную работу. Григорий Сергеевич учился азам лесозаготовительного производства у специалистов из Дальлеса, навещавшихся в его контору, у опытных десятичников. Допоздна сидел над книгами по технологии лесозаготовок, которые удавалось достать. Постепенно приходили рабочие навыки. За год контора, которой руководил Бузин, заготовила несколько десятков тысяч кубометров кедра и лиственницы. В основном древесина шла на экспорт в Японию. Сплавлили лес кошелями до бухты Маго в низовьях Амура, откуда его забирали японцы.

В Тамбовской конторе Дальлеса родилось новшество — впервые на Дальнем Востоке штабеля вывезенного леса складывали не на берегу, реки, а на льду. Благодаря этому экономилась время и труд на расчистке подштабельных мест, а впоследствии на сбросе леса в воду. Этот опыт быстро распространился среди сплавщиков Дальнего Востока.

Вскоре Григорий Сергеевич Бузин был назначен директором Кизинского леспромхоза, одного из первых и наиболее крупных лесозаготовительных предприятий Дальнего Востока. При участии Бузина были заложены добрые традиции этого леспромхоза,

ставшего одним из передовых в крае. И сейчас на Кизинский леспромхоз равняются многие лесозаготовительные предприятия Дальнего Востока.

С каждым годом расширялся объем работ в дальневосточных лесах. Когда Григорий Сергеевич возглавил отдел сплава треста Дальлес, лесозаготовительные предприятия Дальнего Востока давали стране и на экспорт сотни тысяч кубометров древесины. Уже тогда открывались перспективы Дальнего Востока как одного из богатейших лесных районов страны. Требовались знающие кадры, люди с широким деловым и политическим кругозором, чтобы создать здесь мощную лесную индустрию.

Григория Сергеевича направили на учебу в Москву, в лесную группу Промышленной академии. Вскоре после ее окончания Г. С. Бузин возглавил Главвостсибдальлес. Давно ли прораб Тамбовского района обеспечивал годовую заготовку 35 тысяч кубометров древесины. Теперь же шесть трестов, подчинявшихся Главвостсибдальлесу, заготавливали и вывозили под руководством Бузина миллионы кубометров древесины в год.

В лес шла разнообразная техника, появились газогенераторные тракторы и другие механизмы, облегчающие труд лесорубов. По инициативе Григория Сергеевича в Пашкинском мехлесопункте была построена первая на Дальнем Востоке тракторно-ледяная дорога.

...Об этом и о многом другом вспоминает сейчас персональный пенсионер Григорий Сергеевич Бузин, когда речь заходит о Дальнем Востоке, о зарождении и становлении лесной промышленности края.

И сейчас, в свои 70 лет Григорий Сергеевич не порывает связи со ставшим ему таким близким Дальним Востоком. Часто получает оттуда и пишет письма, рассказывает молодежи о грозных и славных днях гражданской войны на Дальнем Востоке.

Недавно, в канун юбилея Великой Октябрьской социалистической революции Григорию Сергеевичу пришли приглашения из Хабаровска и Тугуро-Чумиканского района. К сожалению, здоровье не позволило ему принять личное участие в праздновании Великого Октября на Дальнем Востоке.

За заслуги перед революцией за участие в становлении Советской власти на Дальнем Востоке Григорий Сергеевич Бузин в дни 50-летия Октября был награжден орденом Красной Звезды.

М. БУЗУКАШВИЛИ

В учебных и научно-исследовательских институтах

УДК 634.0.2/3.674:378.962(571.6)

Проф. К. П. СОЛОВЬЕВ, Д. М. САБИТОВ

ПОДГОТОВКА ЛЕСНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Подготовка инженерно-технических кадров для лесной промышленности Дальнего Востока была на первых порах тесно связана со старейшими вузами этого района — Дальневосточным Государственным университетом (ДГУ), а затем с Дальневосточным политехническим институтом им. В. Куйбышева (ДВПИ), и, наконец, с Хабаровским политехническим институтом.

В 1929 г. на базе лесного отделения агрономического факультета ДГУ впервые на Дальнем Востоке был организован лесной факультет, в состав которого вошли лесохозяйственное и лесотехническое отделения. Лесохозяйственное отделение готовило специалистов по лесному хозяйству и по лесным культурам, лесотехническое — инженеров по механизации лесоразработок и сухопутного транспорта леса и по механической обработке древесины. В 1930 г. из состава ДГУ были выделены технические факультеты — горный, механический, строительный, химический и лесной и объединены в единый Дальневосточный политехнический институт (ДВПИ).

В конце 1930 г. постановлением Наркомлеса СССР на базе лесного факультета ДВПИ во Владивостоке был открыт Дальневосточный лесотехнический институт (ДВЛТИ) в составе лесотехнического и лесохозяйственного факультетов. Через два года этот институт из Владивостока был переведен в г. Хабаровск, где он функционировал до 1934 г.

В 1934 г. институт был закрыт, и в составе ДВПИ был восстановлен лесотехнический факультет, который, однако, из-за нехватки профессорско-преподавательского состава по профилирующим дисциплинам просуществовал только до 1938 г.

За время своего существования лесной и лесотехнический факультеты подготовили девять выпусков. Из 301 выпускника — 71 были специалисты лесного хозяйства и 230 инженеры лесной и деревообрабатывающей промышленности.

Выпускники этого периода явились первыми проводниками науки и техники, пионерами внедрения механизации в лесную промышленность и лесное хозяйство Даль-

него Востока. Назовем в этой связи имена докторов биол. наук В. Н. Васильева, Н. Е. Кабанова, Б. П. Колесникова, докторов с.-х. наук А. А. Цымека, К. П. Соловьева, канд. эком. наук Л. А. Встовского, канд. с.-х. наук А. Г. Вольтер, лауреата Государственной премии С. Н. Моисеенко, канд. техн. наук А. М. Турьшева и многих других.

После Великой Отечественной войны намечившиеся широкие перспективы дальнейшего развития лесной промышленности обусловили необходимость подготовки инженерно-технических кадров для лесной промышленности из местной молодежи, знающей и любящей свой край. В 1948 г. на строительном факультете ДВПИ вновь стали готовить специалистов по лесоинженерной специальности, а в начале 1952 г. был организован лесоинженерный факультет, который в том же году подготовил первый выпуск инженеров-технологов по механизации лесоразработок и сухопутному транспорту леса. В 1960 г. на факультете началась подготовка специалистов по механической технологии древесины. В целях приближения подготовки специалистов для лесной промышленности к производственной базе факультет был в дальнейшем включен в состав Хабаровского политехнического института.

В 1963 г. был открыт прием студентов для подготовки инженеров по специальности «Машины, механизмы лесной и деревообрабатывающей промышленности», а в 1965 г. «Химическая технология целлюлозно-бумажной промышленности». С 1966 г. началась подготовка специалистов по специальностям «Машины и аппараты целлюлозно-бумажного производства» и «Экономика лесной и деревообрабатывающей промышленности».

В связи с увеличением числа специальностей и количества студентов в 1967 г. дополнительно организован химико-технологический факультет. Если в 1962 г. на дневном отделении насчитывалось 204 студента, то с начала 1967—68 учебного года на факультетах обучаются 1300 студентов очного отделения и 460 заочников. В 1970 г. число студентов очного отделения по лесным специальностям достигнет 2600 человек.

К сожалению, Хабаровский политехнический институт до сих пор не имеет лесохозяйственного факультета. Подготовка инженеров лесного хозяйства для Дальнего Востока осуществляется в Приморском сельскохозяйственном институте.

С 1952 по 1967 гг. лесоинженерный факультет Хабаровского политехнического института окончили 482 человека, из них 337 получили звание инженера-технолога по механизации лесоразработок и сухопутному транспорту леса и 145 человек — инженера-механика по механической технологии древесины. Почти все выпускники работают в лесной и деревообрабатывающей промышленности Дальнего Востока.

В настоящее время кафедры лесоинженерного факультета имеют в своем составе 4 доцентов и 12 старших преподавателей, химико-технологического факультета — 3 доцентов и 7 старших преподавателей. Работники обоих факультетов оказывают научно-техническую помощь предприятиям, большинство преподавателей принимает участие в выполнении научно-исследовательских работ по договорам с хозяйственными организациями.

В начале семидесятых годов в г. Хабаровске предусматривается создать лесотехнический институт на базе лесоинженерного, химико-технологического факультетов Хабаровского политехнического института и лесохозяйственного факультета Приморского СХИ.



Хабаровский политехнический институт

О НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ
РАБОТЕ

Научные работы в области лесной промышленности и лесного хозяйства, выполняемые высшими учебными заведениями и научно-исследовательскими организациями Дальнего Востока, наиболее последовательно охватывают лесоводственно-биологические и лесохозяйственные темы. Им занимаются отдел лесоведения Биолого-почвенного института Дальневосточного филиала СО АН СССР (существует с 1946 г.), ДальНИИЛХ (с 1939 г.) и лесохозяйственный факультет Приморского сельскохозяйственного института (с 1958 г.).

Работы в области лесоведения и лесоводства позволили сделать ряд широких обобщений. Предложено лесорастительное районирование Дальнего Востока. Дана характеристика всех основных лесных формаций: кедрово-широколиственной, елово-пихтовой, лиственничной, сосновой, чернопихтиво-широколиственной. Изучены их строение, развитие, составлены классификации типов леса. Описаны леса природных районов Дальнего Востока: Чукотки, Колымы, Камчатки, Нижнего Приамурья, Амгунь-Бурейнского междуречья, среднего Сихотэ-Алиня, бассейна р. Уссури.

Продолжается изучение естественного возобновления под пологом леса и на не покрытых лесом площадях, а также влияния способов рубок ухода и главного пользования на лес. Разработана технология лесосечных работ с сохранением подроста в кедрово-широколиственных и елово-пихтовых лесах Дальнего Востока. Начаты исследования по физиологии и экологии основных лесообразующих пород, по осушению заболоченных лесов, по реконструкции малоценных насаждений и древесно-кустарниковых порослевых зарослей.

Все это позволило дать производству обоснованные рекомендации по технологии лесосечных работ с сохранением подроста, по проведению первого приема постепенных рубок, по очистке вырубок, по реконструкции малоценных насаждений в Амурской обл., составить проект правил рубок главного пользования в лесах Дальнего Востока и т. д.

На основе обобщения производственного опыта и экспериментальных исследований в области искусственного лесоразведения составлены ГОСТ на семена дальневосточных древесных пород, а также рекомендации по выращиванию посадочного материала в питомниках, по созданию лесных культур и ползащитному лесоразведению на Дальнем Востоке и др.

Выполнены многочисленные работы по изучению лесных вредителей и болезней и средств борьбы с ними, по лесопожарному районированию территории Дальнего Востока. Составлены местные шкалы пожарной опасности лесной территории и пожарной опасности погоды, широко используемые в производстве. Впервые в СССР разработана методика составления генеральных планов противопожарного устройства лесов.

Результатом исследований по экономике и организации лесного хозяйства явилось лесоэкономическое районирование Дальнего Востока. Для кедрово-широколиственных лесов изучены вопросы использования лесосечного фонда, динамики лесных ресурсов, комплексной продуктивности и т. п. В итоге даны рекомендации по организации территории, рациональному использованию лесных ресурсов, созданию комплексных кедровых хозяйств.

Многочисленны работы по лесной таксации: составлены широко применяемые в производстве объемные, сортиментные и товарные таблицы основных лесных пород материковой части Дальнего Востока, о. Сахалина и Камчатки. Предложены первые таблицы хода роста кедрово-широколиственных лесов, елово-пихтовых лесов Приморья, местные таблицы полнот и запасов при полноте 1,0 для кедровников, а также темнохвойных лесов Сахалина.

Сконструирован ряд оригинальных машин для подготовки почвы под лесные культуры, для тушения пожаров, обработки древесины и т. д. (рыхлитель РЛ-1,8, съемное противопожарное оборудование для трелевочных тракторов и др.).

К сожалению, сильно отстает у нас научная работа в области лесной промышленности и деревообработки. Небольшие, но систематические исследования были выполнены по лесной промышленности в 30-х—40-х годах. Они касались, в основном, транспорта древесины, в частности сплава лиственницы

и лиственных пород, а также внедрения и приспособления к местным условиям такой новой по тому времени техники, как трелевочные лебедки, тракторы, газогенераторные двигатели, электропилы, погрузочные механизмы. Эти работы к настоящему времени в большей части потеряли актуальность и сохраняют лишь историческое значение.

За последние годы единственным центром лесопромышленных исследований на Дальнем Востоке оставался лесоинженерный факультет Дальневосточного, а затем Хабаровского политехнического института. Однако относительно небольшой творческий коллектив факультета, будучи перегружен учебной работой, не может охватить всего многообразия вопросов, выдвигаемых производством. Еще хуже обстоит дело с деревообработкой и лесохимией. По существу, ими не занимается ни одна научная организация Дальнего Востока.

Лишь некоторые вопросы, лежащие на границе лесного хозяйства и смежных лесных отраслей, изучаются ДальНИИЛХ-ом и, частично, работниками лесоинженерного факультета. Это, прежде всего, физико-технические свойства местных древесных пород; возможность использования древесины лиственных дальневосточных пород, в частности, для изготовления фанеры; подсадка ели аянской и лиственницы даурской; способы хранения круглых лесных материалов, химическая защита круглых неокоренных лесоматериалов хвойных пород в теплое время года и некоторые другие. На основе исследования этих вопросов производству были даны соответствующие рекомендации.

Отсутствие на Дальнем Востоке научно-исследовательских организаций по лесной и деревообрабатывающей промышленности стало серьезным тормозом в деле дальнейшего развития лесного производства и науки. Интересы рационального использования дальневосточных лесов, большие перспективы расширения заготовки, обработки и переработки древесины на Дальнем Востоке требуют, помимо дальнейшего укрепления сети академических научных учреждений, также расширения сети отраслевых научно-исследовательских институтов.

Надо осуществить неоднократно принимавшееся решение о создании Дальневосточного научно-исследовательского института лесной промышленности. Наряду с этим, следует, быть может, организовать научно-исследовательское учреждение по вопросам переработки и использования специфического дальневосточного древесного сырья. Таково было мнение лесной общественности, зафиксированное в решении юбилейного совещания по изучению лесов Дальнего Востока, состоявшегося в августе прошлого года в г. Владивостоке. Необходимо также укрепить и расширить ДальНИИЛХ с его пятью лесными опытными станциями. Наконец, следует форсировать выполнение решения о создании на Дальнем Востоке лесотехнического института. В этом институте должно быть не менее пяти специализаций: лесохозяйственная, лесоинженерная, механическая обработка древесины, лесохимическая и лесоэкономическая.

Дальневосточным научно-исследовательским организациям предстоит разработать многие вопросы, примерный перечень которых приводится ниже.

Научная тематика по лесному хозяйству должна включать глубокое изучение природы сложных дальневосточных лесов, их строения и развития на основе современных научных методов; установление показателей защитной роли различных лесных формаций, обоснование оптимальной лесистости в условиях Дальнего Востока и разделения лесов по их народнохозяйственному значению; разработку биологически и экономически обоснованных мероприятий по использованию, воспроизводству и повышению продуктивности уникальных дальневосточных лесных ресурсов; механизацию, химизацию и организацию лесохозяйственных работ.

По лесной промышленности первоочередными следует считать такие темы: комплексная механизация лесозаготовок, механизация и автоматизация нижних складов с учетом большого разнообразия пород и размеров древесины; изыскание и разработка новых технологических процессов ведения лесосечных работ с учетом специфики дальневосточных лесов (большое количество крупномерных деревьев, многопородность древостоев,

обилие летних осадков, горный рельеф и т. п.); комплексное и полное использование сырья при повышенной фауности и большой доле листовых пород; бестрелевочная вывозка деревьев с кронами по горным дорогам; пучковый сплав леса в хлыстах; организации и механизация сплава в условиях резко меняющихся горизонтов воды; организация предприятий постоянного действия в разных районах Дальнего Востока и т. д.

Важнейшие темы научных исследований по **деревообработке и переработке древесины**: комплексная механизация и автоматизация производства, технология распиловки крупномерного

леса и распиловка сырья с большими колебаниями диаметров; специализация существующих и проектируемых предприятий; наиболее эффективные способы механической обработки дальневосточных пород; наиболее экономичные технологические схемы производства при многообразии состава сырья по породам; непрерывные процессы производства с максимальным использованием древесных отходов и низкокачественной древесины; усовершенствование технологии использования дальневосточных древесных пород для химической переработки и т. п.

УДК 634.0.221(571.6)

В. Т. ЧУМИН, Г. И. ЮРЧЕНКО
Дальний Восток

О СРОКАХ ПРИМЫКАНИЯ ЛЕСОСЕК В ЕЛЬНИКАХ ПРИАМУРЬЯ

Способность леса заселять прилегающие к нему открытые участки используется как лесоводственная мера при естественном облесении сплошных вырубок. С этой целью, в зависимости от периодичности урожайных лет и летучести семян главных лесообразующих пород, устанавливаются различные размеры и сроки примыкания лесосек. Но практика показала, что указанные мероприятия не всегда оправдывают свое целевое назначение, а порой вызывают нежелательные последствия, ведущие к потере древесины и ухудшению санитарного состояния древостоев вследствие разрушения стен леса.

В ельниках Приамурья, площадь которых более чем на $\frac{1}{3}$ представлена спелыми и перестойными древостоями, ведутся чересполосные рубки с трехлетним сроком примыкания при ширине лесосек до 400 м. Горный рельеф, преимущественно каменистые почвы особенно отрицательно сказываются на состоянии древостоев, примыкающих к вырубкам.

В 1959—1961 гг. нами проведено обследование состояния примыкающих к вырубкам стен леса и их роли в облесении вырубок хвойными породами. Объектом исследования явились сплошные рубки с различной давностью (1—10 лет) примыкания лесосек к вырубкам в наиболее распространенных типах леса — ельниках мелко-зеленомошных и зеленомошно-мелкопаротниковых. Всего заложено 22 пробных площади и проведено визуальное обследование стен леса общей протяженностью около 15 км.

В результате обследования установлено, что последующее возобновление ели и пихты на сплошных вырубках протекает крайне неудовлетворительно. Направление, срок примыкания и размер лесосек не влияют существенно на возобновительные процессы. Не отмечено какой-либо закономерности и в размещении подроста на вырубках на разном удалении от стен леса.



Ель и пихта на 97—98% представлены предварительным возобновлением. Поэтому количество и характер распределения подроста этих пород по площади определяется наличием и размещением его под пологом поступающих в рубку древостоев и степенью сохранности при разработке лесосек на том или ином участке вырубке.

Если в составе древостоя, примыкающего к вырубке, имеется лиственница или лиственные породы, то последующее возобновление этих пород протекает удовлетворительно, и тем лучше, чем в большей мере нарушены живой напочвенный покров и подстилка в процессе разработки лесосеки или вследствие прогорания вырубке.

Вырубке-гари в елово-пихтовых насаждениях без примеси или с незначительным участием лиственницы и лиственных пород в составе древостоев на долгое время переходят в категорию не покрытых лесом площадей. Возобновление на таких участках происходит через смену пород и растягивается на многие десятилетия.

Следовательно, лесовосстановление на вырубках в ельниках Приамурья зависит не столько от ширины и сроков примыкания лесосек, сколько от сохранности подроста при лесозаготовках и последующей его охраны от огня. Даже более длительное (до 10 лет) соседство елово-пихтовых древостоев с вырубками, чем это предусмотрено сроками примыкания лесосек, не дает должного лесоводственного эффекта, а, наоборот, приводит к ухудшению санитарного состояния лесов и большим потерям древесины.

Основными причинами неудовлетворительного последующего возобновления ели и пихты на сплошных вырубках следует считать наличие мощного, быстро пересыхающего слоя отмерших мхов и слабо разложившейся подстилки, препятствующих контакту семян с минеральным горизонтом. Это биологическая особенность главных лесообразователей елово-пихтовых лесов, которые могут поселиться первыми на вырубках только в особо благоприятных условиях.

Обследование древостоев в примыкающих к вырубкам стен леса показало, что они подвержены разрушению, интенсивность которого зависит от сроков, направления примыкания лесосек, возраста и санитарного состояния древостоев, топографического положения, мощности и степени увлажнения почв, времени года и др. При прочих равных условиях, стены леса, примыкающие к вырубкам с северных направлений, разрушаются сильнее, чем с южных. Процесс распада древостоя в первом случае протекает примерно в два раза интенсивнее. Сильнее разрушается древостой в перестойных ельниках с наличием сухостоя и валежника. В нижней части склонов отпад выражен слабее, чем в средней и верхней частях. Основная масса отпада во всех случаях происходит в вегетационный период под воздействием восточных, юго-восточных и южных ветров, господствующих в это время в Приамурье. Под напором ветра деревья обычно падают вершиной в глубь леса, повреждая древостой и захлывая лесосеку (рис. 1).

При обследовании стен леса различной давности примыкания (от 1 года до 10 лет) прослеживается некоторая законо-

Рис. 1. Ветровал ели в полосе древостоя, примыкающего к вырубке 3-летней давности (Кизинский лесхоз)

мерность в динамике разрушения древостоев и характере распределения отпада по категориям (сухостой, ветровал, бурелом). Как правило, разрушение древостоев начинается с более крупных и старых деревьев. В первый год после рубки смежного участка леса в примыкающей к вырубке полосе древостоя усыхание ели не наблюдается. Повал деревьев ветром, напротив, начинается сразу же и в течение 2—3 лет интенсивность его возрастает, распространяясь в глубь леса на 25—30 м.

На большем расстоянии от кромки леса повал деревьев ветром практически прекращается и носит характер естественного отпада крупномерных стволов ели. Одновременно с затуханием ветровальности нарастает процесс усыхания, который продолжается 5—6 и более лет, охватывая обширные участки перестойного леса.

Наибольший отпад наблюдается по кромке леса в полосе шириной до 5 м, где через 2—3 года после рубки смежной лесосеки древостой разрушается почти полностью (рис. 2). Зона усыхания деревьев распространяется за 30-метровую полосу. В отдельных случаях распределение отпада по категориям может быть несколько иным, но общая тенденция процесса разрушения стен леса сохраняется.

Определенная зависимость наблюдается между размером отпада и распределением деревьев по ступеням толщины. Общее количество выпавших деревьев (сухостой, ветровал, бурелом) увеличивается от низших к высшим ступеням толщины. Через 3—5 лет после рубки, в примыкающей к вырубке 30-метровой полосе древостоя, выпадают почти все крупномерные деревья. Между диаметром ствола и количеством усохших деревьев отмечается прямая зависимость — чем выше диаметр, тем больше процент отпада. Ветровал происходит несколько по-иному. Более интенсивно выпадают деревья низших и высших ступеней толщины. Сам по себе тонкомер мало страдает от ветровала. Но он вываливается «гнездами», иногда по 3—4 штуки одновременно с крупными деревьями. Кроме того, весь тонкомер на пути падения крупного дерева оказывается либо сломанным, либо вывернутым с корнем. Бурелому главным образом подвержены перестойные фаузные деревья пихты, реже ели¹.

Во всех случаях разрушение стен леса происходит при активном участии энтомофагов. Уже в год рубки, если таковая проводится в зимний или весенний периоды, они обильно заселяют отдельные деревья в кромке леса. Самым массовым из них является короед-типограф, который появляется весной на живых, несколько ослабленных деревьях. На 2—3-й год после рубки он образует очаг в 10—15-метровой полосе древостоя, примыкающего к вырубке, который затем расширяется до 25—30 м и более в глубь леса. При сравнительно высокой плотности поселения (до 7 маточных ходов на 1 дм²), его деятельность распространяется по поверхности ствола на высоту от 2—3 до 18—20 м и является одной из причин усыхания ели.

Короеду-типографу обычно сопутствуют другие насекомые — вредители. Все они способствуют заражению деревьев деструктивными грибами. Этими же грибами заражаются свежий бурелом и ветровал. Следовательно, примыкающие к вырубкам стены леса в ельниках являются постоянными, искусственно создаваемыми резервуарами вредных насекомых и болезней леса.

Из сказанного следует, что состояние древостоев, примыкающих к вырубкам, и их влияние на возобновление хвойных пород не удовлетворяет лесохозяйственным требованиям для ельников низовий Амура. Примыкающие к вырубкам древостой подвержены интенсивному разрушению. Наиболее сильно страдают стены леса в перестойных древостоях средней и верхней частей склонов, примыкающие к вырубкам с северных направлений.

Накопление мертвых и усыхающих деревьев в стенах леса вызывает массовое размножение энтомофагов и развитие грибных заболеваний. Все это ведет к большим потерям древесины, снижению ее качества, ухудшению санитарного состояния насаждений. Не оправдываются длительные сроки примыкания лесосек в ельниках и с точки зрения лесозащиты. Лесовозные дороги, склады, временные постройки и

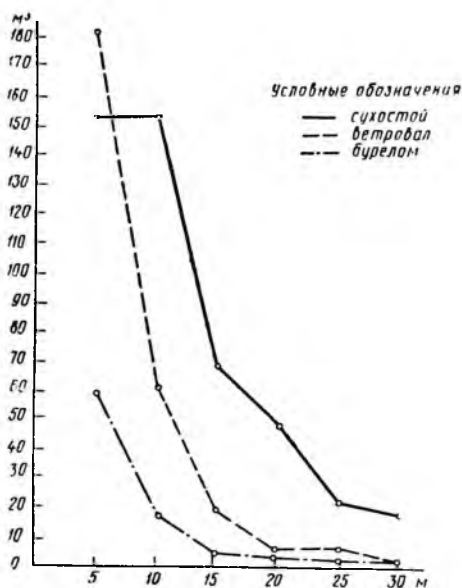


Рис. 2. График размеров отпада по категориям на различном расстоянии от кромки леса

сооружения после разработки лесосеки длительное время не используются и приходят в негодность.

В целях более полного и рационального использования лесосечного фонда, снижения капитальных вложений при освоении лесосырьевых баз и обеспечения облесения вырубок хвойными породами возникает необходимость пересмотра и изменения некоторых организационно-технических положений о рубках главного пользования в ельниках Приамурья. В перестойных и спелых древостоях с наличием до 20% сухостоя целесообразно установить ежегодное примыкание лесосек².

Следует также исключить трехлетний срок примыкания и чересполосные рубки в ельниках с мелкими сырыми почвами. Там, где по состоянию древостоев и лесорастительным условиям не возникает опасности разрушения стен леса, возможно (но не обязательно) сохранение 3-летнего срока примыкания лесосек при юго-восточном направлении рубки.

Во всех случаях рубке не подлежат компактные участки средневозрастных древостоев, куртины хвойного тонкомера независимо от их размера и отдельные экземпляры лиственных породы, которые оставляются в качестве обсеменителей длительного действия. Если обсеменителей указанных категорий окажется недостаточно для оптимального осеменения вырубку, дополнительно оставляются хвойно-лиственные куртины размером 0,1—0,2 га из расчета 1—2 куртины на 5 га вырубку. Отграничение обсеменителей в натуре следует проводить до разработки лесосек.

Обязательным условием исключения сроков примыкания лесосек в ельниках Приамурья является противопожарное устройство вырубку. С этой целью их необходимо разделять минерализованными полосами на изолированные участки размером до 25 га каждый. Опорными линиями такой сети могут быть магистральные волоки, лесовозные дороги и естественные противопожарные барьеры.

Важное значение в облесении вырубку хвойными породами имеет правильная организация лесосечных работ, обеспечивающая сохранение подроста.

Этим требованиям отвечает грузопоточно-узкопарсечный способ, при котором сохраняется от 52 до 70% жизнеспособного подроста³.

² Древостои, в которых количество сухостоя превышает 20% общего запаса, назначаются в рубку «по состоянию» без ограничения размера и сроков примыкания лесосек.

³ Подробное описание этого способа дано в статье В. Чумина, напечатанной в № 10 журнала «Лесная промышленность» за 1963 г.

¹ К бурелому условно относится и тонкомер, поврежденный (сломанный) при падении крупных деревьев.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СУММАРНОЙ ДЛИНЫ ВОДОБОЯ И СЛИВА ЛЕСОСПЛАВНОЙ ПЛОТИНЫ

В настоящее время водобой лесосплавной плотины выполняется водопроницаемым, поэтому главным критерием при определении основных размеров флютбета плотины со стороны нижнего бьефа должно быть сопряжение бьефов. По условиям работы и с учетом решаемых задач слив плотины правильнее рассматривать в комплексе с водобоем, чем с рисбермой. Ведь в пределах суммарной длины водобоя и слива, т. е. в пределах деревянной или бетонной части флютбета плотины, должны размещаться водоворотный участок донного гидравлического прыжка, характеризующийся максимальными скоростями течения и повышенной турбулентностью потока. На длине рисбермы, имеющей более слабую конструкцию, происходит гашение избыточной кинетической энергии потока, не погашенной в пределах водобоя и слива. Если длина деревянной части флютбета недостаточна для размещения в его пределах водоворотного участка донного прыжка, условия работы рисбермы становятся настолько тяжелыми, что разрушение ее неизбежно.

В 1962—63 гг. в лаборатории водного транспорта леса и гидравлики Ленинградской лесотехнической академии им. С. М. Кирова были поставлены эксперименты для определения длины водобоя, слива и рисбермы лесосплавных плотин, обеспечивающей оптимальные условия сопряжения бьефов, при которых исключаются опасные местные размывы за сооружением. Опыты проводились в металлическом лотке шириной 0,301 м, длиной 10 м и высотой остекленных стенок 0,68 м в условиях плоской задачи.

Исследовали плотины с напором на пороге $T = 2; 3; 4$ и 5 м с низким и повышенным флютбетом и горизонтальным призматическим руслом с прямоугольным поперечным сечением. В опытах рассматривали сопряжение переливающейся через щиты струи с потоком нижнего бьефа, характеризующееся донным и поверхностным режимом. Глубина воды в нижнем бьефе h_2 принималась равной $h_{20}; 1,1 h_{20}; 1,2 h_{20}$ и $1,5 h_{20}$, где h_{20} — глубина воды в конце незатопленного прыжка. В отдельных случаях брались промежуточные значения n_3 и $n_3 > 1,5$, где $n_3 = \frac{h_2}{h_{20}}$ — степень затопления прыжка. Удельные расходы воды изменялись в диапазоне от $q = 0,63$ до $24,4 \text{ м}^3/\text{сек}$.

Широкий диапазон изменения условий проведения опытов позволил охватить исследованиями все возможные случаи, встречающиеся в практике лесосплавных плотин.

В данной статье ограничимся лишь рассмотрением вопроса определения длины водобоя и слива для наиболее распространенного в практике случая плотины с низким флютбетом. Результаты экспериментов приведены в виде конечных зависимостей.

В соответствии с принятой ранее установкой суммарная

длина водобоя и слива определяется длиной водоворотного участка прыжка — l_1' и максимальным отклонением разделяющей точки поверхностного водоворота от среднего положения вниз по течению — a_2 . При этом под длиной водоворотного участка донного прыжка понимаем расстояние от плоскости щитов до конца поверхностного водоворота (см. рисунок).

$$l_b + l_c = l_1' + a_2 = l''_1, \quad (1)$$

где: l_b и l_c — длина водобоя и слива.

В случае незатопленного донного прыжка величина l_1' определяется суммированием дальности полета струи l_0 и длины поверхностного водоворота l_1 :

$$l_1' = l_0 + l_1.$$

В случае затопленного донного прыжка l_1' не может быть определена простым суммированием l_0 и l_1 , так как при затоплении происходит перемещение не только нижней, но и верхней границы поверхностного водоворота.

На основании экспериментов максимальная длина водоворотного участка с учетом пульсации длины поверхностного водоворота l''_1 может быть представлена в виде следующей зависимости:

Для незатопленного донного прыжка —

$$\frac{l''_1}{h_k} = 13,1 \left(\frac{h_2}{h_k} - 0,96 \right) \quad (2)$$

затопленного —

$$\frac{l''_1}{h_k} = 10 \left(\frac{h_2}{h_k} - 0,92 \right), \quad (3)$$

где h_k — критическая глубина потока.

Формулы (2) и (3) применимы в интервале изменения h_2/h_k от 1,5 до 3,0—3,2. При значениях $h_2/h_k < 1,5$ гидравлический прыжок сменяется донным незатопленным «волнообразным» прыжком со слабо выраженным поверхностным водоворотом. Такой случай не может быть расчетным. При $h_2/h_k > 3,0$ донный режим сменяется донно-поверхностным режимом или промежуточным режимом между четко выраженным донным и четко выраженным донно-поверхностным режимом. Такой случай также не может быть расчетным.

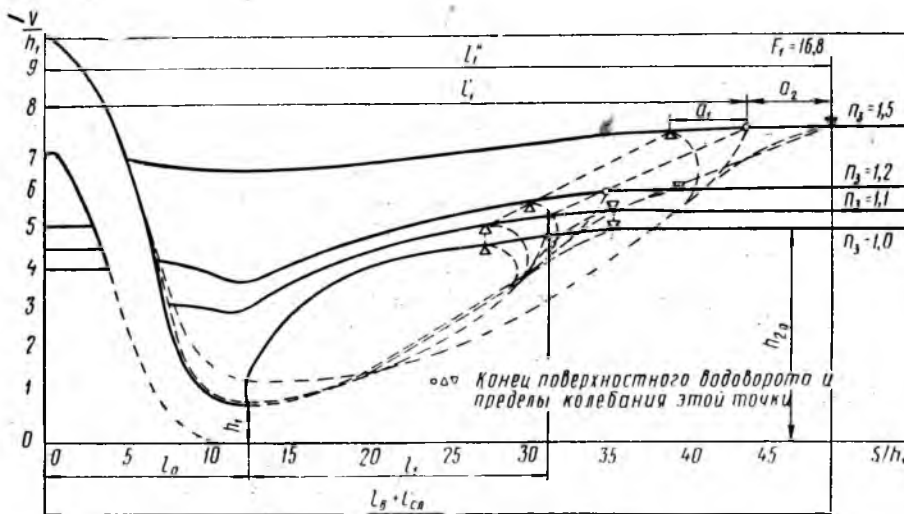


Схема для расчета суммарной длины водобоя и слива

Для приближенных расчетов можно рекомендовать следующую простую зависимость:

$$l''_1 \approx 6,8 h_2. \quad (4)$$

ВЫВОДЫ.

1. Наиболее неблагоприятные условия сопряжения, с точки зрения скоростного режима и пульсационного состояния потока, создаются при переливе воды через щиты и донном режиме потока в нижнем бьефе. Поэтому этот случай должен считаться расчетным.

2. Суммарная длина водобоя и слива должна быть достаточной для размещения в пределах ее водоворотного участка донного прыжка с учетом пульсации длины поверхностного водоворота.

3. Суммарная длина водобоя и слива может определяться в зависимости от формы сопряжения по формулам (2) и (3) или приближенной формуле (4).

4. Учитывая, что в лесосплавной практике длину флюгбета принято выражать через величину напора на пороге плотины — T , нами на основании сопоставления результатов исследования максимальной длины водоворотного участка донного прыжка l''_1 с величиной T для определения суммарной длины водобоя и слива предлагается еще следующая приближенная зависимость:

$$l_b + l_c \approx 5T. \quad (5)$$

5. Распределение между водбоем и сливом суммарной длины, определяемой по всем этим формулам, производится на основании статического расчета и конструктивных соображений.

6. Уменьшение суммарной длины водобоя и слива прогнв рекомендуемой может привести к появлению поверхностно-донного режима потока в нижнем бьефе и образованию опасных местных размывов за плотиной.

В МИНЛЕСБУМПРОМЕ СССР

В целях улучшения такелажного хозяйства и использования такелажника на сплаве, приказом министра № 666 поручено министрам лесной, целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей промышленности союзных республик, руководителям производственных объединений, комбинатов и трестов:

проверить состояние такелажного хозяйства и привести его к навигации 1968 г. в соответствии с Инструкцией по эксплуатации такелажника на лесосплаве, утвержденной министерством 14 декабря 1966 г., устранив причины высокой убыли такелажника;

ежегодно в установленные сроки проводить инвентаризацию всего сплавного такелажника: весь такелаж, не отвечающий требованиям технических проектов, снимать с наплавных сооружений и использовать на менее ответственных работах;

обеспечить маркировку и регулярную смазку всего тросового такелажника и запретить использование на лесосплаве немаркированного такелажника;

запретить использование сплавного такелажника на нужды, не связанные с лесосплавом.

Директору ЦНИИ лесосплава т. Воложенкову поручено при разработке бассейновых правил сплотки и сплава, формирования и оснастки плотов предусмотреть сокращение расхода такелажника, введение более рациональных узлов крепления и способов наложения такелажника на наплавных сооружениях и плотках, исключающих преждевременный износ такелажника.

Приказом предусмотрено строительство центральных механизированных такелажных баз в 1968—1970 г. г. в Коми-леспроме, Кировлеспроме, Иркутсклеспроме, комбинатах Томлес и Тюменлес, а также задание по вылову и переработке такелажника на 1968 г. по производственным объединениям, комбинатам и трестам.

* * *

В целях бесперебойного снабжения предприятий угольной и горнорудной промышленности рудничной стойкой и руддолготьем, приказом министра № 724 производственным объединениям, комбинатам и трестам установлено задание по производству (разделке) рудничной стойки и созданию запасов рудничной стойки и руддолготья на складах у линии железных дорог (включая лесоперевалочные базы).

Начальники производственных объединений, комбинатов и управляющие трестами обязаны:

довести до каждого предприятия установленные задания по вывозке, производству (разделке) и отгрузке рудничной стойки и руддолготья в I квартале 1968 г., а также созданию запасов на 1 апреля 1968 г.;

обеспечить ежедневное выполнение графиков и месячных планов вывозки и отгрузки рудничной стойки и руддолготья с соответствующей сортировкой по спецификациям, согласованным с предприятиями угольной и горнорудной промышленности, и выданным нарядам;

отгрузку рудничной стойки и руддолготья производить первоочередно.

* * *

В целях усиления борьбы с аварийностью на шоссейных и лесовозных дорогах, приказом министра № 774 поручено министрам лесной, целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей промышленности союзных республик, начальникам главных управлений, производственных объединений и комбинатов, управляющим трестами разработать и осуществлять мероприятия по предупреждению и ликвидации аварий и других дорожных происшествий.

В этих целях: шире привлекать представителей общественности к разработке и осуществлению мер по предупреждению и ликвидации дорожно-транспортных происшествий, используя в этих целях производственные совещания, собрания рабочих и служащих, многотиражную и стенную печать, в которой освещать положительный опыт лучших шоферов, работающих без нарушений правил движения, а также анализировать причины несчастных случаев на транспорте;

установить контроль за техническим состоянием автомобилей, повысить ответственность дежурных и сменных механиков начальников гаражей и главных инженеров предприятий за полную техническую исправность автомобилей, выпускаемых на линию;

в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, установить строгий учет всех без исключения аварий, наездов и других дорожно-транспортных происшествий, независимо от последствий и размеров причиненного материального ущерба. Сведения о количестве дорожно-транспортных проис-

шествий и нарушениях шоферами правил безопасности движения сверять с Государственной автомобильной инспекцией; использовать право временного лишения шоферов квалификационного талона II и I классов за нарушение ими правил движения, эксплуатации и технического обслуживания автомобилей.

Начальнику Главлеспрома т. Каневскому поручено:

при проведении работ по ремонту автомобильных дорог предусматривать первоочередную опасность для движения автомобилей участков этих дорог, и в первую очередь участков, имеющих крутые повороты;

обеспечить ограждение мест работы на автомобильных дорогах, расстановку предупредительных о работе дорожных сигнальных знаков и принимать необходимые меры, исключающие аварии и другие происшествия на ремонтируемых или реконструируемых участках автомобильных дорог;

привести все лесовозные дороги в полное соответствие с Правилами технической эксплуатации лесовозных автомобильных дорог;

проверить наличие на всех автомобильных дорогах дорожно сигнальных знаков.

* * *

Приказом министра № 698 предоставлено право министерствам (управлениям) союзных республик, главным управлениям, управлениям и всесоюзным объединениям увеличивать в случае необходимости в течение года по согласованию с генеральными подрядчиками (в части объемов строительно-монтажных работ) капитальные вложения по отдельным стройкам производственного назначения, перевыполняющим планы; вновь начинаемым, сметной стоимостью до 1,0 млн. рублей и переходящим сметной стоимостью до 2,5 млн. рублей, за счет уменьшения объемов капитальных вложений в размере до 10 процентов по каждой стройке производственного назначения, не выполняющей плана, без изменения установленных заданий по вводу в действие мощностей, объектов и основных фондов.

* * *

В связи с многоотраслевым характером производства и значительным увеличением объема работ трест Ленлес преобразован в комбинат Ленлес.

УДК 634.0.848

Г. ШЕХУНОВ

Гл. технолог объединения

Хабаровсклеспром,

И. РЫБИН

Гл. инж. Оборского леспромпхоза

ЛЕСНЫМ СКЛАДАМ — КОМПЛЕКСНУЮ МЕХАНИЗАЦИЮ

Нижние склады являются основными промышленными цехами леспромпхозов. Одно из главных условий ритмичной работы нижнего склада — его бесперебойное снабжение древесной. Это может быть достигнуто при постоянном запасе хлыстов. Самая эффективная установка для создания запаса хлыстов — кабель-крановая (рис. 1). Ее преимущество в том, что она не только разгружает лесовозный транспорт, но и без особых дополнительных затрат подает хлысты на разделочную эстакаду.

Существует много конструкций кабель-кранов. Самым удачным является кран, смонтированный на лесопункте «Золотой» Оборского леспромпхоза. В конструкции крана многое заимствовано от кабель-крана Гузерипльского леспромпхоза.

Пролет между мачтами составляет 115 м, высота мачт — 18 м. Грузоподъемность крана — 20 т. Создаваемый краном запас хлыстов — 3000 м³. Установленная мощность двигателя — 120 квт. Управление краном — дистанционное.

Мачты крана установлены на шарнирных опорах, а передвижение груза осуществляется бесконечным тросом. Таким образом, потребность в тросе значительно сокращается. В зависимости от объема перерабатываемой древесины можно монтировать на складе несколько крановых установок. В перспективе предусматривается внедрение мощных козловых кранов типа К-305, грузоподъемностью 30 т.

Много технологических неурядиц вызывает растаскивание пакета хлыстов на эстакаде. В Селхинском леспромпхозе эта проблема решена путем установки однобарабанной лебедки, с помощью кото-

рой производится разгрузка лесовозного транспорта и растаскивание пакетов.

В Оборском леспромпхозе эта операция выполняется при помощи башмачных растаскивателей, которые состоят из электролебедки, башмаков и тросо-блочной системы. Электролебедка анкерными болтами крепится к фундаменту. На башмаке имеется собачка для фиксации захвата в нерабочем положении. Собачкой пользуются в том случае, если башмак прошел под пачкой хлыстов, и его необходимо вернуть в исходное положение. Управление башмачными растаскивателями — дистанционное. Для подачи хлыстов (в том числе и неправильной формы) на подающий транспортер на разгрузочной площадке смонтированы консольные установки. Управление консольной установкой производится оператором из будки управления транспортером. Одновременно он управляет кабель-краном. Другой оператор, управляющий поперечными растаскивателями, в это время свободен от работы.

Из-за специфического характера поднимаемого груза (хлыста) консольная установка выполняется сдвоенной, с расстоянием между консолями 8 м. Такая установка (рис. 2) состоит из фермы, грузовой каретки, фундамента, двух однобарабанных лебедок (одна для привода подъема груза, другая для привода передвижения каретки). Применение электроталей упрощает конструкцию установки, так как отпадает необходимость в однобарабанных лебедках и тросо-блочной системе.

Грузоподъемность консольной установки 3 т, скорость передвижения каретки 20 м/мин, скорость подъема крюка 8 м/мин, установленная мощность 6 квт.

Наиболее трудоемкой операцией остается пока обрубка сучьев на эстакаде. В дальнейшем для этой цели будут применяться дисковые сучкорезки или поточные линии ПСЛ.

Важное значение имеет надежная работа сортировочных транспортеров. Изучение опыта их эксплуатации в леспромпхозах края позволило конструкторскому бюро Оборского леспромпхоза спроектировать новый тросовый транспортер (рис. 3), который в настоящее время смонтирован на лесопункте «Золотой». Эта конструкция оправдала себя и может быть рекомендована к изготовлению и



Рис. 1. Нижний склад В.Оборского лесопункта Оборского леспромпхоза

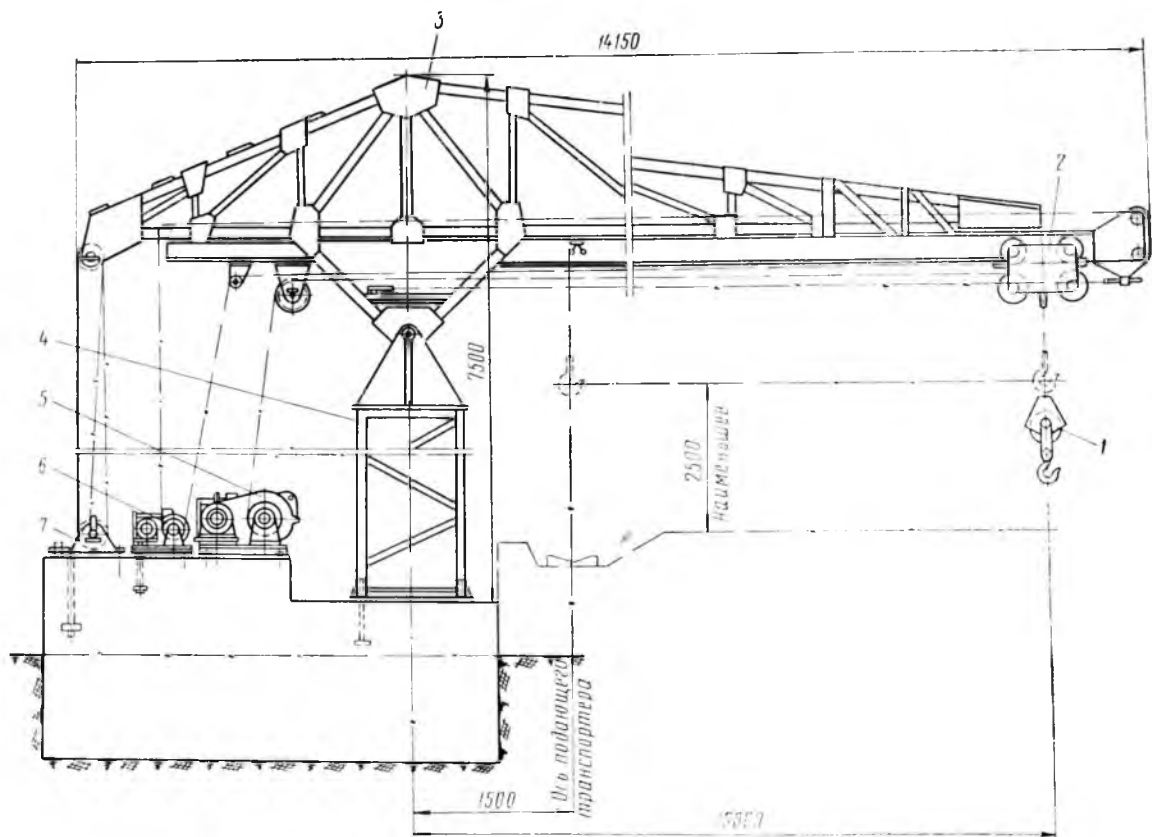


Рис. 2. Консольная установка конструкции Оборского леспромхоза:

1 — крюковая подвеска; 2 — каретка; 3 — стрела; 4 — стойка; 5 — лебедка подъема груза; 6 — лебедка передвижения каретки; 7 — обойма полиспаста

внедрению для районов с крупномерными насаждениями.

Длина секции транспортера 200 м, диаметр троса 31,5 м, мощность двигателя (с центробежной муфтой) 28 квт, диаметр канатоведущего барабана 1350 мм, скорость перемещения груза 0,7 м/сек, ширина траверсы 440 мм.

Желоб для холостой ветви транспортера настилается сплошным, что исключает возможность переворачивания траверсы (рис. 4).

Направляющее колесо туера холостого хода, сварной конструкции, диаметром 1350 мм, устанавливается на оси на подшипниках качения. Барабан не требует токарной обработки и может быть изготовлен в условиях мастерских леспромхоза. По сравнению с барабаном прежней конструкции он легче, дешевле и проще в изготовлении (рис. 5). Надежны в работе и зажимные рычаги, которые изготавливают коваными и сварными (рычаги прежней конструкции требовали выполнения фрезерных и строгальных работ). Новые рычаги увеличивают срок службы троса.

Наличие центробежной муфты позволяет успешно эксплуатировать транспортер с приводом от дви-

гателя мощностью 28 квт. Пуск двигателя осуществляется на холостом ходу.

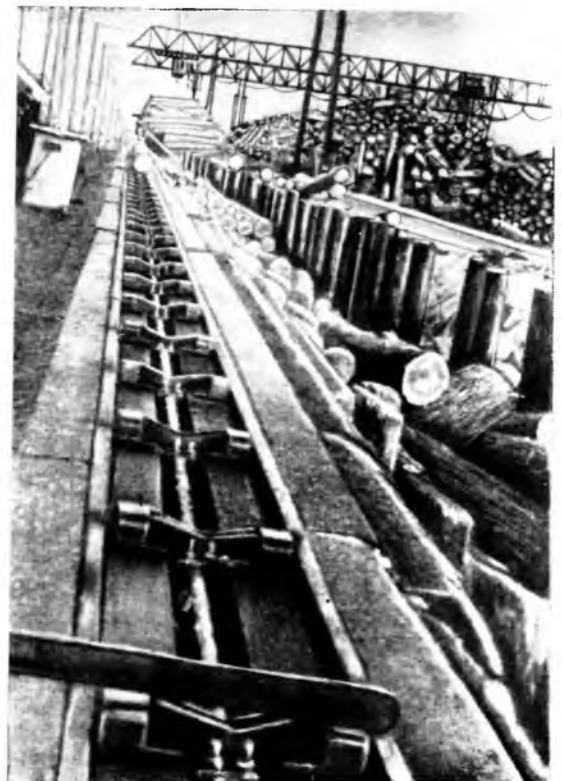


Рис. 3. Общий вид тросового транспортера в Оборском леспромхозе

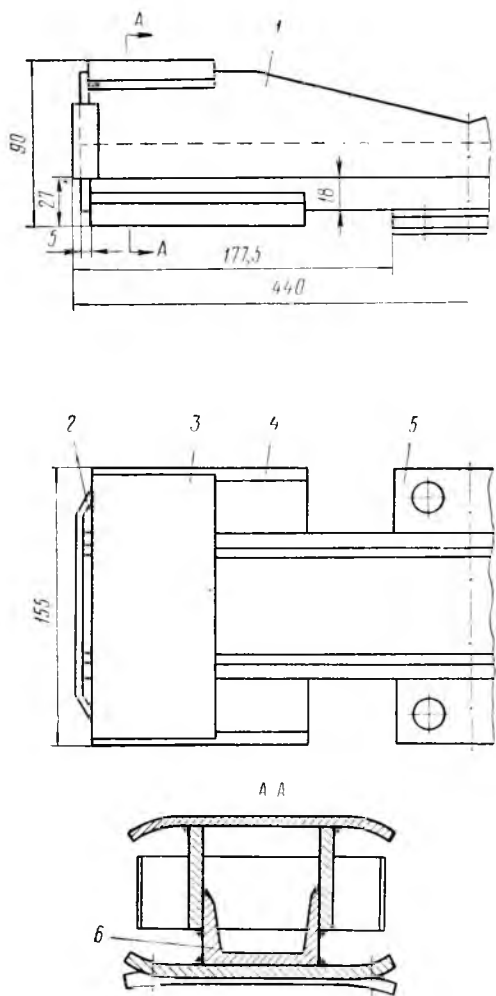


Рис. 4. Траверса:

1 — ребро; 2 — скользящий боковой; 3 — скользящий верхний; 4 — скользящий нижний; 5 — серьги; 6 — швеллер

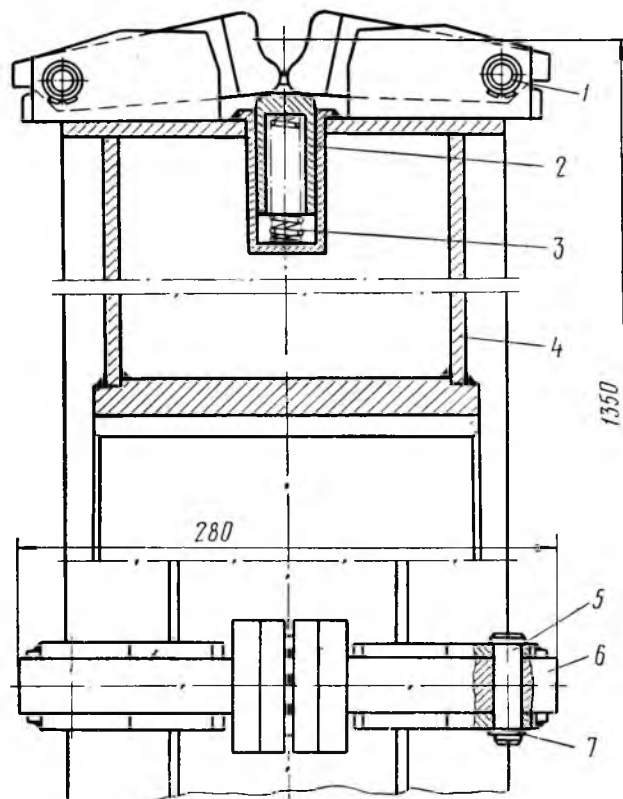


Рис. 5. Шкив в сборе:

1 — подшипник; 2 — шток; 3 — пружина; 4 — барабан; 5 — палец; 6 — рычаг; 7 — шайба

венные испытания и рекомендован для внедрения во всех леспромхозах.

Опыт передовых предприятий показывает, что благодаря внедрению торцовых грейферов и полужестких стропов (рис. 6) выработка на край значительно увеличивается и дает возможность высвободить десятки рабочих. В Селихинском, Горнском

стыковка двух секций транспортера решена удачно благодаря тому, что приводная станция является одновременно и натяжной.

Известна большая трудоемкость сброски сортиментов в карманы-накопители. Этот производственный процесс будет механизирован. В настоящее время в леспромхозе изготавливается оборудование и строится опытная секция тросового транспортера длиной 60 м, снабженная гравитационными сбрасывателями. Изготовлена действующая модель. Схема траверсы заимствована в Оленинском леспромхозе.

На штабелевке и погрузке работают краны ККУ-7,5-10. Хорошо освоена погрузка с применением полужестких стропов. Применяются самоотцепляющиеся крючья рационализатора т. Шарана.

При сброске сортиментов в карманы-накопители торцы бревен ложатся неравномерно. Если такая пачка укладывается в штабель, то при погрузке в вагон или увязке ее полужесткими стропами торцы выравниваются вручную. Конструкторское бюро Оборского леспромхоза спроектировало и изготовило торцеватель, входящий в комплект консольно-козлового крана. Торцеватель прошел производст-

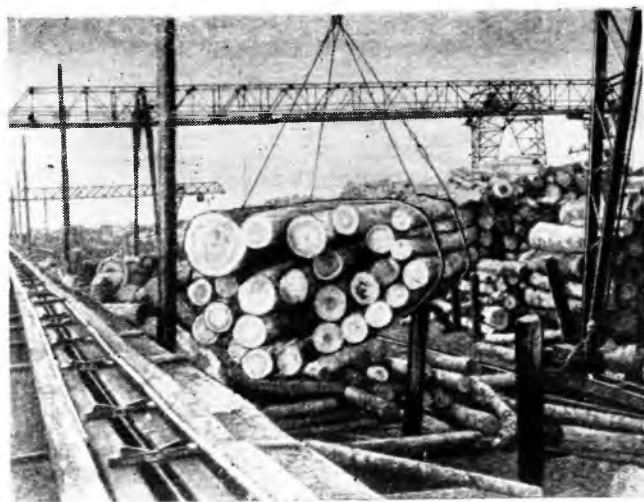


Рис. 6. Подъем пакета при помощи полужестких стропов

и Оборском леспромхоза применение полужестких стропов позволяет сформировать заранее по всему фронту погрузки готовые пакеты сортиментов и тем самым увеличить производительность кранов в 2—2,5 раза.

КОМПЛЕКСНЫЕ БРИГАДЫ НА НИЖНЕМ СКЛАДЕ

Б. Г. КУРНОСОВ
Хабаровсклеспром

Еще сравнительно недавно на нижних складах лесопунктов Оборского леспромхоза на раскряжевке и сортировке работали отдельные функциональные бригады. Одна раскряжевывала хлысты и накатывала сортименты на транспортер, а другая скатывала сортименты с транспортера в карманы-накопители.

Обслуживание единого технологического потока двумя отдельными бригадами сдерживало рост производительности труда, так как время часто использовалось нерационально. Стоило одному рабочему из бригады, занятой скаткой леса, не выйти на работу, как нарушалась ритмичность работы всего транспортера. Это отрицательно сказывалось и на труде тех, кто занимался раскряжкой хлыстов. А при поступлении на разделочную эстакаду хлыстов с необрубленной кроной снижалась подача сортиментов на транспортер и возникали перебои в работе бригады по скатке леса в карманы-накопители.

В октябре 1966 г. на Сидиминском лесопункте две бригады объединили в одну, комплексную бригаду по разделке и сортировке древесины. Ее возглавил один из лучших работников нижнего склада А. А. Адиатов. В бригаду вошли ветераны Сидиминского лесопункта — И. С. Кушир, В. П. Слободшюк, И. Н. Машлак, Б. П. Грейц, К. А. Спицин, В. И. Савков, И. П. Сыркин. Они передавали свой опыт молодым рабочим, вошедшим в комплексную бригаду.

Комплексная бригада, состоящая из 16 человек, делится на три звена. Работа всех звеньев начинается с обрубки сучьев, раскряжки хлыстов и подкати сортиментов к транспортеру. Таким образом, создается широкий фронт работы для всей бригады. С пуском транспортера рабочие двух звеньев приступают к скатке сортиментов. Третье же, мо-

бильное звено, при создании достаточного запаса сортиментов на эстакаде, переключается на ту работу, в которой в данный момент больше всего нуждается бригада. Улучшились условия работы и разметчиков. Они получили возможность внимательнее осматривать хлысты и рациональнее их размечать для разделки.

Новая форма организации труда позволила ликвидировать внутрисменные простои, уплотнить рабочее время, заметно повысить производительность труда, улучшить технико-экономические показатели лесопункта. Уже в первые три месяца работы поновому выход деловой древесины увеличился на 4%. Это позволило получить дополнительную прибыль в сумме 14 тыс. руб. Заработная плата членов бригады поднялась на 20—25%.

В одну комплексную бригаду были объединены также грузчики и крановщики, работающие на погрузке леса в вагоны широкой колеи. Руководит бригадой крановщик М. А. Шаленик. Бригада состоит из 26 грузчиков и 6 крановщиков. Все они работают по единому наряду.

Создание комплексной бригады на погрузке также дало положительные результаты. Раньше были случаи простоя вагонов из-за того, что грузчики одной смены не успевали полностью загрузить вагон, а грузчики другой смены отказывались доделывать «чужую» работу. Задерживалась подготовка погрузочного реквизита. В результате лесопункту предъявлялись штрафы за простои вагонов.

Теперь в комплексной бригаде четко налажено взаимодействие между всеми грузчиками и крановщиками, люди работают спорно, слаженно, каждый ценит свое время и время товарища. В 1967 г. комплексная бригада М. А. Шаленика отгрузила 163,1 тыс. м³ древесины. Это на 13,3 тыс. м³ больше, чем было предусмотрено планом.

УДК 634.0.3:621.71

Н. ВЛАДИМИРОВА
Начальник КТБ комбината Комсомольсклес

ПРОВОДНИКИ НОВОЙ ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИИ

Наше конструкторско-технологическое бюро было создано в конце 1959 г. при Комсомольском леспромхозе — крупнейшем лесозаготовительном предприятии края. В бюро работало 10 человек. Лесосечные и транспортные работы в леспромхозе были механизированы почти полностью, но уровень механизации труда на нижних складах составлял лишь 40%, так что конструкторам было над чем потрудиться.

Вначале наша работа носила случайный, заявочный характер. Нелегко было внедрять новое в производство. Большим тормозом явилось для нас отсутствие экспериментального цеха. Из-за этого немало разработок месяцами, а то и годами оставались нереализованными.

Для изготовления тех или иных механизмов и приспособлений приходилось самим подыскивать исполнителя, на что уходило много времени. К тому же и в процессе изготовления бывает необходимость вносить ряд исправлений. Изготовители такие заказы выполняют крайне неохотно, а ремонтные мастерские лесопунктов в состоянии обеспечить лишь текущие производственные нужды.

Несмотря на эти трудности, по чертежам КТБ были изготовлены все же различные виды оборудования: конки с откидными стойками для вывозки сортиментов на платформах УЖД; пилоточно-плющильный автомат; переносные мостики для загрузки полувагонов сортиментами «шапкой»; автомобильный прицеп седельного типа для перевозки короткомерных сортиментов; кабель-крановая установка грузоподъемностью 1,5 т, а также модернизирован паровой кран ЦУМЗ-15. Кроме того, удалось сделать рабочую модель первой полуавтоматической линии для раскряжки, сортировки и штабелевки древесины.

В качестве шефской помощи сельскому хозяйству были изготовлены по нашим чертежам переносная установка «елочка» для дойки коров в летних лагерях и навесное оборудование к трактору ДТ-54 для уборки травы на силос (опытный силосоуборочный комбайн).

По мере накопления опыта мы совершенствовали методы работы, направленные на укрепление связи с производством и обеспечение первоочередных производственных нужд.



Кран БКСМ-14П на погрузке древесины в вагоны МПС (Комсомольский леспромхоз)

В 1961 г. нами была проведена большая работа по внедрению технологии лесозаготовок малыми комплексными бригадами с крупнопакетной хлыстовой погрузкой на подвижной состав. Упрощенный и доведенный до совершенства метод крупнопакетной погрузки хлыстов позволил повысить производительность труда на погрузке более, чем в два раза по сравнению с существовавшей ранее технологией. Опыт Комсомольского леспромхоза был подхвачен всеми лесозаготовителями края.

С 1962 г. КТБ начинает работать по плану. Для ввода в действие поступающего на предприятие сложного оборудования (башенные краны БКСМ-14П, консольно-козловые краны, кабель-краны и тросо-блочные установки, полуавтоматические линии для раскряжевки древесины, дизельные двигатели для электростанций и т. п.), потребовалась значительная реконструкция всех нижних складов. Один из кранов БКСМ-14П работает на погрузке в Хурбинском лесопункте Комсомольского леспромхоза (см. рисунок).

Наше КТБ занимается в основном проектной работой. С 1963 г. КТБ начало обслуживать объединение Комсомольсклес, в которое входило 6 леспромхозов, а с 1966 г. (после реорганизации) — комбинат Комсомольсклес, объединяющий 10 предприятий. Объем работы КТБ значительно увеличился.

Реконструкция нижних складов производится в основном за счет ссуд Госбанка. Но для получения ссуды должна быть полностью оформлена вся документация: рабочие чертежи, сметы, расчеты экономической эффективности и т. д. Все это выполняет КТБ.

В 1964 г. было осуществлено 29 мероприятий по внедрению новой техники с общими затратами 394,3 тыс. руб. Через год были оформлены ссуды на 269 тыс. руб. на реконструкцию нижних складов, внедрение новой техники и улучшение технологии производства предприятий Комсомольсклес (с годовой экономией на сумму 179 тыс. руб.). В 1966 году размер оформленных ссуд по реконструкции нижних складов составил 198 тыс. руб. с годовым экономическим эффектом 106,5 тыс. руб. В том же году на основании сметно-проектной документации, составленной работниками КТБ по мате-

риалам изысканий лесовозных дорог, Госбанк финансировал леспромхозам строительство дорог на сумму 265 тыс. руб.

В 1967 г. ссуда, выданная Госбанком на строительство лесовозных дорог по проектам КТБ, достигла уже 618,5 тыс. руб.

КТБ разработаны рабочие чертежи переоборудования трелевочного трактора ТДТ-60 под трактор-самосвал (для перевозки на небольшие расстояния гравия), разработана проектно-сметная документация на строительство и монтаж линии уборки отходов от разделочных эстакад к дробильной установке ДУ-2 для получения технологической щепы.

Сейчас мы готовим проектно-сметную документацию для приобретения, монтажа и строительства первой в крае сблокированной полуавтоматической линии первичной переработки деревьев с кроной на нижнем складе Селихинского лесопункта. Этот комплекс работ включает в себя полуавтоматическую линию обрезки сучьев ПСЛ-1М, полуавтоматическую линию раскряжевки древесины ПЛХ-3 и сортировку древесины с автоматической сброской сортиментов в карманы-накопители.

Благодаря строительству линии в Селихинском леспромхозе объем переработки древесины увеличится до 100 тыс. м³ в год. Улучшится и технология производства. Несмотря на большие капитальные затраты, эта линия окупится за 3,5 года. Производительность труда на ней будет в 3,6 раза выше, чем на обычной механизированной линии, которая эксплуатируется сейчас на нижнем складе.

Проведена большая работа по изысканиям лесовозных дорог и высоковольтных линий, по составлению сметной документации для ряда леспромхозов.

КТБ выполняет большой объем работ. А штат у нас уменьшился. В коллективе сейчас всего 6 человек. Каждый конструктор специализируется по определенному кругу тематики. Некоторые вопросы мы решаем вместе. Коллектив наш спаянный, трудолюбивый.

С 1965 г. работает экспериментальный цех при ремонтных мастерских Комсомольского леспромхоза. За это время в цехе изготовлены по чертежам КТБ копер на базе трактора ТДТ-60 с маятниковой стрелой (по рационализаторскому предложению т. Буркова), кран-балки, роликовый транспортер для связи двух сортировочных транспортеров, детали тросо-блочной установки, смонтированной и пущенной в эксплуатацию на Хурбинском лесопункте для разгрузки лесовозов и укладки хлыстов в запас, а также другое нестандартное оборудование.

На очереди бур, монтируемый на тракторе ТДТ-60 (75), опытный образец сменного автомобильного полуприцепа с опорно-сцепным устройством для транспортировки тракторов, опытный образец двухпильного шпалорезного станка на базе существующей модели ЦДТ-6, известное оборудование к трактору ТДТ-60 (75) для погрузки карьерного грунта в авто-самосвалы и для уборки снега и т. д.

Главная причина, препятствующая своевременному выполнению наших заказов в экспериментальном цехе — это отсутствие необходимых материалов для изготовления опытных образцов.

Конструкторы помогают рационализаторам и изобретателям оформлять техническую документацию, разрабатывать чертежи, дают необходимые консультации и советы.

Много полезного черпают конструкторы из газет, журналов и материалов бюро технической информации. Все новое они стремятся внедрить у себя на производстве. Конструкторы выезжают и на передовых предприятиях страны. Поэтому они хорошо осведомлены обо всех технических новинках в лесной промышленности.

Основная задача КТБ — способствовать комплексной механизации тяжелых и трудоемких работ на нижних складах. Предстоит еще много сделать для технического прогресса и роста производительности труда. Коллектив конструкторов приложит все усилия, чтобы на помощь лесозаготовителям в лес пришла новая техника.

РЕКОНСТРУКЦИЯ ЦЕХА ХВОЙНО-ВИТАМИННОЙ МУКИ

Р. Г. КОНСТАНТИНОВ

Первые на Дальнем Востоке цехи по производству хвойно-витаминной муки были построены в пос. Мухене (Хабаровский край), г. Сучане (Приморский край) и Амурской области.

Мухенский цех хвойно-витаминной муки был запроектирован на производство 1000 т муки в год. Однако за 5 лет эксплуатации цех не достиг проектной мощности из-за ряда конструктивных недостатков. Так, из-за применения в качестве агента сушки дымовых топочных газов в сушильные семиметровые колонны заносились ис-

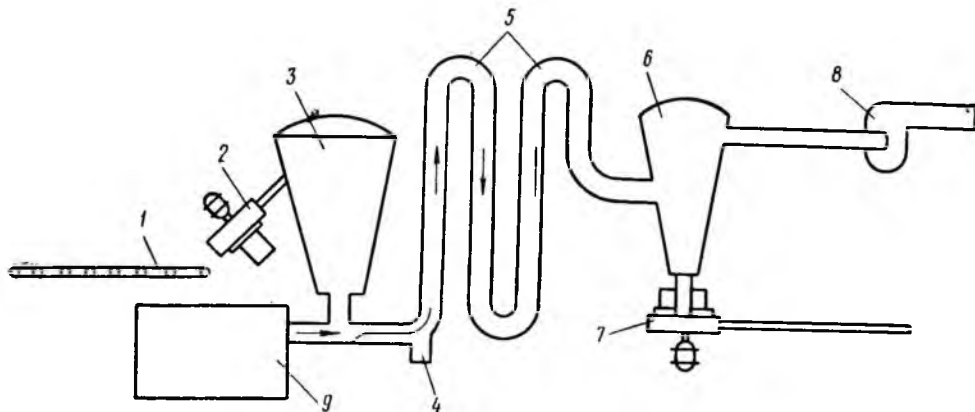
ротином хвойной лапки, которую раньше по производственным условиям не использовали.

По предложению рационализаторов приемную площадку соединили с отделением сушки хвои. Для этого приемный транспортер был удлинен на 9 м. Универсальные дробилки ДКУ перенесли в отделение сушки хвои. Дробилку ДКУ соединили непосредственно с сушильными колоннами через циклон.

Работа главного вентилятора ВВД-9 сопровождалась большой вибрацией и шумом. Источником вибрации слу-

Рис. 1. Схема установки:

1 — транспортер; 2 — ДКУ; 3 — циклон; 4 — сборник отходов; 5 — сушильные колонны; 6 — циклон; 7 — ДКУ; 8 — вентилятор; 9 — топка



кры, от которых часто загоралась мука. Кроме того, сильная запыленность воздуха на линии ДКУ (кормодробильная установка) — транспортер-вибросито ухудшала условия работы обслуживающего персонала цеха. Себестоимость муки была высокой.

Рационализаторы Мухенского лесокомбината П. П. Мазов и А. Г. Павлов предложили упростить и усовершенствовать установку и технологию производства.

Приемная площадка, где производится перегрузка хвойной лапки с платформ УЖД и автомашин на приемный транспортер, была деревянной. Это вело к большим потерям сырья. Хвоя при перегрузке осыпалась и проваливалась через щели деревянной эстакады. Через 10 дней после заготовки хвоя теряла свои качества (каротин и витамины разлагались) и становилась непригодной для производства. Была сделана бетонная площадка. Осыпавшиеся хвойные иголки теперь собирают и отправляют по транспортеру на переработку.

Для просеивания хвои применялось вибросито с отверстиями 4×70, 4×160, 4×30 мм, соответственно для сосновой, кедровой, еловой и пихтовой хвои. Хвойная лапка тоньше 10 мм из-за того, что она легко сгибается, в ДКУ до нужных размеров не измельчалась и забивала отверстия вибросита. Ежедневно в конце смены 1,5—2 часа уходило на очистку вибросита и удаление из него отходов. Количество отходов составляло около 20% всей переработанной массы.

Рационализаторы предложили заменить вибросито сборником отходов, который был установлен под семиметровыми сушильными колоннами.

Суть предложения (рис. 1) в том, что воздушный поток дымовых газов, создаваемый вентилятором ВВД-9, несет всю массу сырья после дробления, но, поднимая ее на семиметровую высоту в сушильных колоннах, переносит в следующие колонны только мелкие частички. Крупные кусковые отходы не могут переноситься воздушным потоком и падают вниз, собираясь в сборнике отходов. По мере накопления крупных отходов сборник открывається, и кусковые отходы удаляются. Практика показала, что замена вибросита сборником отходов в условиях Дальнего Востока полностью себя оправдала, позволила перерабатывать хвойную лапку тоньше 10 мм и получать хвойно-витаминную муку из наиболее насыщенной ка-

жил неотбалансированный вал с крыльчаткой (2500 об/мин.). В результате выходили из строя корпус вентилятора, патрубки, подшипники, вал, корпус подшипника и крыльчатка. При замене вибросита сборником отходов потребовалось увеличить силу тяги для поднятия более тяжелых частиц на семиметровую высоту и переброски их в другие колонны.

Чтобы создать большую силу тяги, было предложено увеличить диаметр крыльчатки вентилятора с 900 до 1100 мм и количество лопаток с 8 до 12 штук.

Для уменьшения вибрации корпуса число оборотов вала вентилятора снизили до 1400 об/мин. Корпус вентилятора выполнен так, что электродвигатель, вал, подшипники, крыльчатка крепятся к фундаменту отдельно от корпуса. Следовательно, вибрация вала и крыльчатки не передается на корпус, подводящие и отводящие трубопроводы. Вибрация значительно уменьшилась, а производительность вентилятора возросла. Сам вентилятор

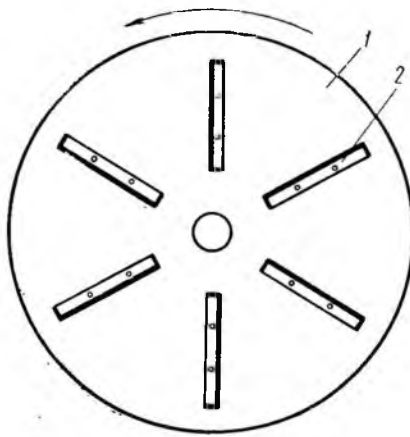


Рис. 2. Диск:

1 — диск; 2 — угольники, заменяющие лопатки; стрелка показывает направление вращения диска

был вынесен из здания хвойно-витаминного цеха. Это уменьшило шум в цехе.

Еще недавно, когда в дробилку ДКУ попадали крупные ветки, камни, лопатки дробилки выходили из строя. Изготовление Г-образных лопаток заводского типа сложно и трудоемко. Было предложено изготовить их из уголкового железа 32 × 31 мм, длина угольников по сравнению с лопатками заводского типа увеличена на 30 мм (рис. 2). Это обеспечило нормальное прохождение измельченной массы через дробилку.

Применение уголков вместо лопаток заводского типа

повысило производительность и надежность ДКУ. Затраты на изготовление и установку уменьшились по сравнению со стоимостью лопаток заводского типа.

Все эти мероприятия улучшили экономические показатели переработки хвои, позволили повысить производительность труда и культуру производства, снизить себестоимость хвойно-витаминной муки, значительно сократить потери сырья. Так, за счет исключения простоев при очистке вибросита возросла производительность труда. Ликвидация двух электродвигателей на вибросите и транспортере дала большую экономию электроэнергии.

УДК 634.0.378.4:32.1

И. А. ТАБАКОВ
ЦНИИЛесосплава

ЗИМНИЙ МЕХАНИЗИРОВАННЫЙ ПОДЪЕМ ТОПЛЯКОВ

В настоящее время на лесосплаве используется для подъема топляков свыше 200 специальных агрегатов и экскаваторных установок конструкции ЦНИИЛесосплава.

Опыт Костромского фанерного комбината, Перволоцкого леспромкомбината, Вологодской сплавной конторы и ряда других предприятий подтверждает возможность работы этих машин и в зимних условиях.

Костромской фанерный комбинат имеет два топлякоподъемных агрегата Т-2 (см. рисунок). Подъем топляков производится всю зиму с начала ледостава. Работы ведутся в три смены.

Сменная бригада топлякоподъемника состоит из 6 человек: крановщика и 5 рабочих, занятых на формировании пачек топляков на льду и транспортировании их на берег. Агрегаты работают от береговой электросети.

Наиболее трудоемко приготовление майны. Лед на р. Волге в месте работы агрегатов достигает 1 м толщины.

Лед разрушают грейфером. На агрегатах смонтированы трехлапые грейферы конструкции Московского ЦПКБ речного флота. Две лапы раскрытого грейфера опускают на кромку льда, а одну лапу — в воду. При замыкании грейфера челюсти сжимают лед сверху и снизу. Отколотые глыбы льда выгружают по сторонам от предполагаемого пути продвижения агрегата.

Для облегчения работы грейферов и уменьшения толщины льда с каждым агрегатом работают два потокообразователя ПЦ-1-14Э. Потокообразователи крепятся к одному из его бортов. Чтобы защитить потокообразователи от повреждения, при изменении осадки агрегата по их бортам на уровне ватерлинии закрепляют бревна.

Потокообразователи работают круглые сутки, не выключа-

ются в праздничные и воскресные дни, а также при простоях агрегата.

Поднятая древесина укладывается на лед, где устраивают специальную формировочную площадку в виде двух наклонных бревен, уложенных по направлению транспортировки леса.

На площадке укладывают стропы, затем начинается формирование пачки (вручную). Объем одной пачки — 5–6 м³. Пачка транспортируется при помощи расположенной на берегу лебедки и тросо-блочной системы. Направление движения пачки изменяется путем выключения из системы отдельных блоков. Общая длина транспортного пути достигает 300–400 м.

У блока, при помощи которого изменяется направление движения троса, должен находиться сигнальщик, который подает лебедчику необходимые сигналы.

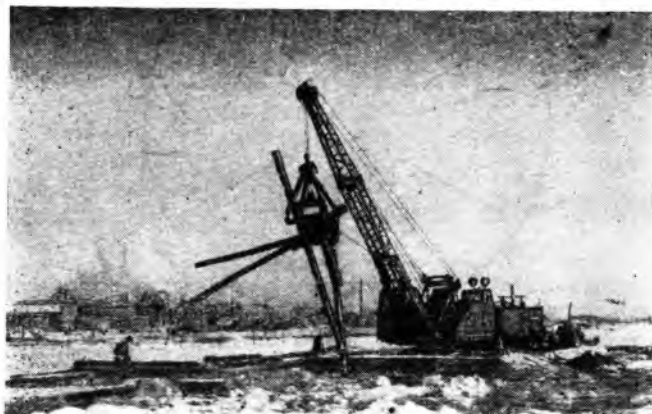
Пачка бревен подтаскивается к продольному транспортеру и распускается. Двое рабочих поштучно сбрасывают бревна на транспортер, который транспортирует топляки в цехи.

Среднесменная производительность агрегатов на подъемке топляков — 50–60 м³, а в отдельные смены — до 100 м³

Зимой 1966–67 гг. было поднято 20 795 м³ топляков. По данным Костромского фанерного комбината, себестоимость подъема 1 м³ топляков с помощью топлякоподъемника Т-2 составляет 2 р. 33 к., а при работе вручную — 4 р. 54 к. (сюда входят расходы по подъему и транспортировке топляков до цеха предприятия). Таким образом, благодаря механизации вылов утонувшей древесины обходится почти вдвое дешевле.

В Вологодской сплавной конторе на р. Сухоне работает топлякоподъемный агрегат ТАЦ-1. Здесь ледовые условия в зоне работы агрегата благоприятны, так как в реку сбрасывается большое количество теплой воды от промышленных предприятий. Агрегат работает в одну-две смены. Приводом служит бортовая дизель-электростанция.

Для работы в зимних условиях требуется небольшая подготовка: демонтируется гидромонитор, охлаждающая вода внешнего контура дизеля выводится за борт через шланг. После окончания работы шланг убирается в машинное отделение. В машинном отделении устанавливается камелек, отапливаемый дровами в перерывах между сменами и в ночное время. Перед началом работы вода и масло подогреваются на камельке. После окончания работы вода и масло из двигателя сливаются. Поднятые топляки выгружаются на берег или на плашкоуты.



Т-2 на подъеме топляков

О НОРМАХ СОДЕРЖАНИЯ РЕЛЬСОВОГО ПУТИ НА УСАХ

(В порядке обсуждения)

В последнее время ежегодно укладывают и переукладывают тысячи километров лесовозных веток и усов колен 750 мм. Поэтому важно установить правильные нормы укладки и содержания временных путей узкой колеи. (Действующие нормативы предусмотрены лишь для содержания постоянных железнодорожных путей).

Опыт, накопленный практиками, позволяет рекомендовать примерные нормы содержания временных, или так называемых технологических путей узкой колеи. Ниже будут рассмотрены главным образом лесовозные усы. Основные нормативы содержания временных лесовозных путей относятся к взаимному положению рельсовых шпек в плане и профиле.

Наибольшая ширина колеи определяется из условия, что ширина покрытия бандажом рельса при неблагоприятном сочетании допусков ходовых частей подвижного состава должна быть достаточной, чтобы исключить возможность провала колес вагона или локомотива внутрь колеи. С учетом упругости колеи (отжатия рельсов до 6 мм) и упругости колесной пары, ширина покрытия на временных путях колеи 750 мм должна быть не менее 25 мм.

Примем толщину нового неизношенного гребня бандажа в 25 мм (рис. 1), а максимально изношенного — 16 мм. Результаты расчетов по определенному диапазону ширины колеи на усах приведены в таблице, где даны некоторые параметры пути в зависимости от ширины бандажей и типа рельса (насадка колес — 685 ± 3 мм).

Как видно из таблицы, ширина колеи на усах при покрытии бандажом головки рельса на 25 мм может быть значительно

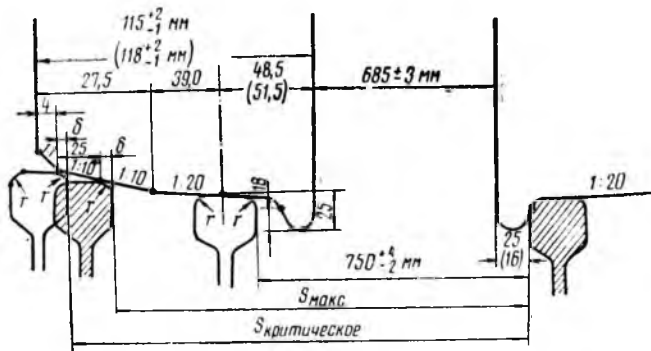


Рис. 1. Положение колесной пары при различном уширении колеи на усах

Показатели	Бандаж паровозный, 115 $\frac{+2}{-1}$ мм		Бандаж вагонный и тендерный, 118 $\frac{+2}{-1}$ мм	
	P15 и P18	P24	P15 и P18	P24
Радиус боковой выкружки головки рельса, мм	7	13	7	13
Проекция боковой выкружки головки рельса δ в мм на горизонтальную ось	~6	~12	~6	~12
Наибольшая ширина колеи в мм, при которой начало выкружки головки рельса совпадает с местом перехода коничности бандажа 1:10 в 1:1 (ширина максимально изношенного гребня бандажа 16 мм)	811	805	814	808
Уширение рельсовой колеи ΔS в мм, т. е. разница между рельсовой и колесной колеей	61	55	64	58
Ширина колеи в мм при покрытии бандажом головки рельса на 25 мм (ширина максимально изношенного гребня бандажа 16 мм)	786	780	789	783
Уширение рельсовой колеи ΔS в мм, т. е. разница между рельсовой и колесной колеей	36	30	39	33

но больше, чем на основных путях. Ширина колеи постоянных путей на прямых в плане составляет $750 \pm \frac{1}{2}$ мм. Ширина колеи на расстроенных усах и ветках не должна, по нашему мнению, превышать 775 мм, а с учетом износа и отжатия костью — 770 мм.

В этом случае ширина покрытия головки рельса P24 бандажом будет равна (при новых неизношенных паровозных бандажах) 39 мм, а при толщине гребня бандажа 16 мм, ширина покрытия уменьшится до 30 мм. В МПС на железнодорожных путях колеи 1524 мм минимально допустимое покрытие рельса бандажом — 38 мм.

Если чрезмерно увеличить ширину колеи, колесо может провалиться внутрь колеи, например, при достижении выкружкой головки рельса места перехода уклона бандажа 1:10 в

В Переволоцком леспромкомбинате топляки зимой поднимаются экскаваторной установкой МПЭ. Чтобы устроить майну, лед проплавляют электропилы с удлиненной шпной и дробят чугушной болванкой, сбрасываемой краном.

Топляки выгружают на лед, а затем транспортируют на берег трактором или лебедкой.

Обобщая опыт различных предприятий, производящих зимний механизированный подъем топляков, можно сделать следующие рекомендации:

1. Питание электрифицированных топлякоподъемных агрегатов ТАЦ-1, ТАЦ-1М и Т-2 следует осуществлять по возможности от береговой электросети.

2. Для поддержания майны и снижения толщины льда целесообразно использовать потокообразователи ПЦ-1-14Э, ПО-1, ГУК-10 и ПО-28.

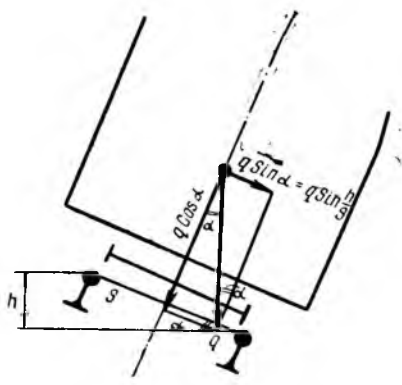
3. При устройстве майны следует использовать бензомоторные и электропилы с удлиненными шинами.

4. На зимних работах целесообразно применять трехлапые грейферы. После окончания смены грейфер должен оставаться в воде.

5. Борты агрегата на зиму должны быть защищены деревянными щитами.

6. Поднятые на лед топляки необходимо сразу транспортировать на берег.

Рис. 2. Схема для определения при просадке одной усилий рельсовой нити

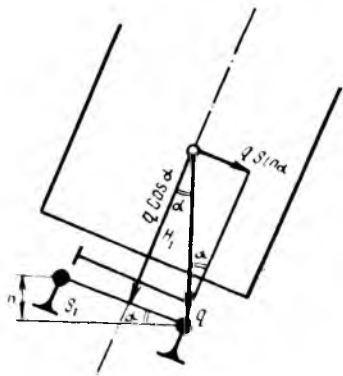


1:1 (см. рис. 1). Это произойдет при ширине колеи 805—814 мм (в зависимости от типа рельсов, ширины бандажа с учетом допусков и толщины гребня бандажа). Конечно, такая ширина колеи даже на самых расстроенных временных узкоколейных путях недопустима.

Надо учесть и тот факт, что на некоторых УЖД эксплуатируются локомотивы и вагоны с несколько иными размерами гребня и бандажа (например, с шириной бандажа в 100 мм) и с иной насадкой колес, по сравнению с теми, которые приведены в таблице. Вот почему мы рекомендуем допускать на расстроенных усах ширину колеи только до 770 мм.

Минимальная ширина колеи при толщине нового неизношенного гребня бандажа 25 мм и насадке колес с положительным допуском ($685 + 3 = 688$ мм) определится в $2 \times 25 + 688 = 738$ мм. С учетом зазора между рельсовой и колесной ко-

Рис. 3. Схема для определения критического момента опрокидывания повозки



леей в 2 мм, минимальная ширина колеи на расстроенных временных путях может быть доведена до $738 + 2 = 740$ мм. Меньшая ширина колеи при новых неизношенных бандажах приведет к распору рельсовой колеи и кантованию, т. е. опрокидыванию рельсов.

Разгонку уширения колеи на путях кратковременного действия можно довести до 3—4 мм на 1 пог. м пути. На постоянных путях она составляет 1—3 мм на 1 пог. м пути.

На кривых временные дороги имеют разную ширину колеи

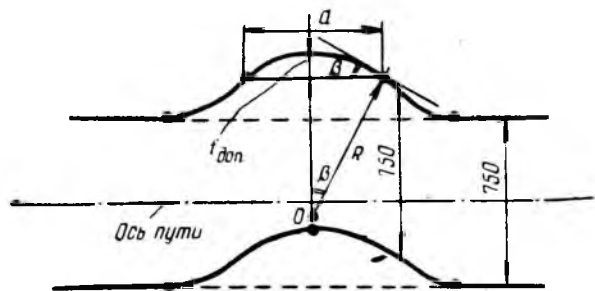


Рис. 4. Изгиб на прямой в плане при плохой рихтовке

в зависимости от радиуса. Как известно, допуск по ширине колеи составляет при этом $\pm \frac{4}{2}$ мм. Этих норм и надо придерживаться при укладке путей и их перешивке.

По нашему мнению, при строительстве временных путей узкой колеи, так же, как и при их содержании, требования к ширине колеи и к взаимному положению рельсовых нитей по уровню должны быть менее жесткие, чем при укладке основных путей. В противном случае это привело бы к неоправданному росту стоимости временных путей.

Предложения, касающиеся содержания временных путей узкой колеи по шаблону и уровню, применимы в той или иной мере и к укладке этих путей. Однако следует избегать ненужного упрощенчества.

Возвышения наружного рельса в кривых на усах обычно не делают, хотя при скоростях движения до 10—15 км/час оно должно достигать значительной величины. Не делая возвышения наружного рельса, мы заведомо допускаем некоторую перегрузку одного рельса, что, однако, на усах не опасно.

При плавной просадке одной рельсовой нитки $h = 10$ мм и ширине колеи $S = 750$ мм (рис. 2) вызываемая этим дополнительная сила составляет 1,33% от веса повозки (или локомотива) брутто q . При просадке в 20 мм величина дополнительной силы или усилии будет 2,67% от q и т. д.

Если считать допустимой величину $q \sin \frac{h}{S}$ в пределах 5—7% от q , то получим допустимую плавную просадку $h_{доп}$ до 40 мм.

На наш взгляд, величина $q \sin \frac{h}{S}$ в пределах до 5—7% от q на временных путях (усах) приемлема при скоростях движения до 10—15 км/час.

Опрокидывание сцепов на усах — частое явление. Одна из причин этого — односторонняя нагрузка сцепов.

Как известно, на постоянных путях допускаемые нормами отклонение рельсовых нитей по уровню исправляют в зависимости от категории путей с уклоном до 1—3 мм на 1 пог. м пути. На усах эту величину разгонки, на наш взгляд, можно увеличить до 3—5 мм.

При перекосе пути или резком отклонении (по уровню) просевшей рельсовой нитки одно колесо в жесткой базе локомотива или тележки вагона отрывается от рельса, т. е. приподнимается. Это опасно. При высоте нового неизношенного гребня бандажа в 25 мм и жесткой базе тележки вагона-сцепы в 1 м критический уклон пониженной рельсовой нити равен 25%, при жесткой базе паровоза в 3 м — 8,3%. Поэтому при жесткой базе вагонов и локомотивов до 2—2,5 м разгонку отступлений от норм по уровню на временных путях узкой колеи можно делать с уклоном до 7—8%, т. е. до 7—8 мм на 1 пог. м пути. Отвод от пучинного горба в обе стороны можно делать на усах с уклоном до 7—8%. На основных путях он принят до 5%.

Вагон опрокинется тогда, когда вес его выйдет за пределы пониженной головки рельса. Это критическое положение повозки изображено на рис. 3. Определим примерный порядок этой величины. Пусть ширина колеи между осями рельсов будет равна $S_1 \approx 0,8$ м, высота центра тяжести вагона-сцепы над верхом головки рельса $H_1 = 1,6$ м. Тогда, как показано на рис. 3, критическое возвышение рельса $h \approx \frac{S_1^2}{2H_1} = 0,200$ м.

Величина h обычно лежит между 0,20—0,25 м.

Надо учесть, что даже при небольшом понижении одной рельсовой нитки, груз на кониках вагона-сцепы (особенно если груз плохо закреплен) при движении поезда несколько сместится в сторону пониженной рельсовой нитки и лесовозный вагон-сцеп опрокинется при гораздо меньшем возвышении, чем было указано. Опрокидыванию способствует и смещение центра тяжести груза в сторону пониженной рельсовой нитки, сжатие рессор, колебание груза на рессорах и т. д.

Для уменьшения поперечного смещения древесины канд. техн. наук Н. Ф. Ковалева предлагал, например, делать коники вагонов полукруглыми.

При перекосе пути (и как следствие этого — при раскачивании вагона во время движения) вагон опрокинется даже при гораздо меньшем понижении рельсовой нитки, чем было указано выше.

При скорости 10—15 км/час динамический удар в несколько раз выше, чем при скорости до 5 км/час. С ростом скорости движения, боковое и вертикальное давление на понижен-

нию рельсовую нитку увеличивается. Кроме того, это давление может существенно возрасти от смещения груза на вагонно-сцепе в сторону пониженной рельсовой нитки (при неправильной односторонней нагрузке сцепа). Понижение одной рельсовой нитки может увеличиться под подвижным составом из-за просадок шпал и больших зазоров под подошвой рельса. Поэтому допускать понижение рельсов более чем на 50 мм не следует.

Плавность в стрелах прогиба между наибольшими и наименьшими несмежными промерами в кривых на эксплуатируемых временных путях узкой колеи не регламентируется. Важно достигнуть необходимой плавности в стрелах прогиба между их смежными промерами. Нормы плавности кривых для постоянных путей (между смежными промерами стрел прогиба), приведенные во «Временной инструкции по текущему содержанию лесовозных путей колеи 750 мм» (М.—Л., Гослесбумиздат, 1954 г.) и в других нормативах, по нашему мнению, можно увеличить для кривых на усах в 1,5—2 раза. При этом резкие углы в плане в кривых на усах, так же, как и на основных путях, не допускаются.

На временных путях, при их укладке, может иметь место стыкование кривых с разными радиусами. Допускаются и кривые переменной кривизны, разбитые на местности без полевых таблиц или без таблиц и угломерных инструментов*.

На усах (на прямых в плане) могут допускаться небольшие пологие извилины, т. е. плохая рихтовка (рис. 4). Условия движения на таких извилинах примерно те же, что и при движении по стрелочным переводам. На стрелочных переводах на основных путях при скорости до 10—15 км/час стрелочные углы β (угол между рамным рельсом и прямыми в плане стрелочным острием) доходят до 2—2,5°. Поэтому и на прямых участках пути на усах при тех же скоростях углы в плане могут также достигать той же величины. Исходя из этого, стрелу извилины ($i_{доп}$), по нашему мнению, можно довести до 10—15 мм при длине жесткой базы поковки до 3 м.

Подуклонку рельсов на временных путях не устраивают,

* Один из таких простейших бестабличных способов разбивки дорожных кривых был освещен в «Лесном журнале», № 4, 1961 г.

УДК 634.0.377.45«324»

К. А. ЯШКИН

Гл. механик комбината Котласлес

ЗИМОЙ 1967 г. в Верхне-Лупьинском леспромхозе комбината Котласлес была организована стоянка на 10 автомашин с постоянным подогревом их двигателей теплым воздухом.

Во время стоянки вода из системы охлаждения двигателя в этом случае не спускается, в чем и состоит главное преимущество этого способа подогрева перед всеми другими. Автомашинна фактически в любой момент готова к работе. На подготовку ее уходит не более 1 мин., даже при температуре до -40° .

В помещении котельной смонтирована калориферная установка, которая состоит из 2 калориферов КФСО № 8, радиатора трактора Т-100 (ввиду отсутствия необходимого количества калориферов) и вентилятора ЭВР4. Пар от котла локомотива, работающего под давлением 1 кг/см², проходя через калориферы и радиатор, нагревает воздух до 80° . Вентилятор гонит нагретый воздух по воздуховоду к автомашинам.

Воздуховод сделан из стальной трубы диаметром 420 мм, длиной около 20 м и установлен на высоте 1 м от уровня земли. Он утеплен строительным войлоком и обшит деревянными планками. Через 3,2 м на трубе воздуховода прорезаны отверстия размером 120 × 120 мм, к краям которых приварены патрубки. Патрубки наклонены к оси воздуховода на 60° для улучшения наполнения их воздухом. На патрубков надевается брезентовый соединительный рукав длиной 1 м, второй

пути эти укладывают в основном без подкладок и без ответвляющейся подтепки шпал. Путь от угона на усах обычно не закрепляют.

Переводные и закрестовинные кривые на стрелочных переводах на временных путях выправляют визуально. Допуск в ординатах на переводных кривых можно принять, как показывает практика, до 3—5 мм от расчетных. На постоянных путях допуск в содержании переводных кривых по ординатам принят, как известно, в пределах ± 2 мм.

Несовпадение рабочих граней рельсов в стыках на усах допустимо при однотипных рельсах до 2—3 мм, а при разнотипных смежных рельсах (например, Р15 и Р18 или Р18 и Р24 и т. д.) до 3—4 мм. Прочность изношенных рельсов на усах должна соответствовать фактически обращающимся нагрузкам.

При укладке ответвлений на временных путях в последние годы применяют вместо обыкновенных односторонних стрелочных переводов симметричные блочные переводы. В отличие от односторонних переводов, они годны как для правого, так и для левого ответвлений пути. При укладке в путь симметричных переводов за задним стыком крестовины образуются две небольшие кривые, направленные в противоположные стороны. Радиус этих кривых должен быть не менее 80—100 м. Между ними желательно устраивать прямую вставку в 10—20 м**).

Необходимость дифференциации норм укладки и содержания лесовозных магистралей, веток и усов признают многие специалисты.

Наличие у практиков-путейцев хотя бы примерных норм содержания лесовозных (так же, как карьерных, торфовозных и других) временных путей узкой колеи внесет большую ясность в их работу и повысит эксплуатационную готовность лесовозного транспорта.

** Подробно об укладке в путь симметричных стрелочных переводов, в том числе и с помощью строительно-ремонтного поезда СРП-2, см. в статье Х. Х. Сюндюкова «Симметричные блочные стрелочные переводы» (журнал «Лесная промышленность», № 9, 1963 г.), а также в статье Б. И. Кувалдина «Укладка переводов на лесовозных доргах» (журнал «Путь и путевое хозяйство», № 2, 1964 г.).

ВОЗДУШНЫЙ ПОДОГРЕВ АВТОМОБИЛЕЙ ЗИМОЙ

конец которого при помощи ремешков привязывается к облицовке радиатора автомобиля.

Воздух, нагретый в калорифере, подается в подкапотное пространство автомобиля. Вода в системе охлаждения двигателя в процессе термосифонной циркуляции равномерно прогревает весь двигатель.

Стоимость оборудования — 994 руб., а монтаж его обошелся в 174 руб. Экономический эффект от внедрения составляет 2800 руб. в год.

Первый опыт воздушного подогрева автомобилей показал большое преимущество этого способа: увеличивается срок службы двигателя и аккумуляторов, облегчается пуск двигателя и уменьшаются до минимума затраты физического труда водителя.

В комбинате Котласлес ведется подготовка к дальнейшему внедрению воздушного подогрева автомашин. Оборудовано, дополнительно к имеющейся, 5 установок на 94 автомашины, находятся в стадии монтажа 3 установки на 40 машин.

Такие установки особенно нужны на безгаражных стоянках автомобилей.

На вновь монтируемых установках воздушного подогрева мы применяем воздушно-отопительные агрегаты СТД100 и СТД300. Воздуховоды делаем из листовой стали толщиной 2 мм или старых металлических бочек. В дальнейшем думаем использовать для подогрева автомашин и электрокалориферы.

УДК 634.0.906(571.6)

Ф. В. КОЛОСОВ

Плановая комиссия Дальневосточного экономического района

ЛЕСА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

НА СЛУЖБЕ НАРОДНОМУ ХОЗЯЙСТВУ

Государственный лесной фонд Дальневосточного экономического района* по последним лесоустроительным данным занимает 502,5 млн. га, то есть более 40% площади всего лесного фонда страны. Общий запас насаждений определяется в 22,9 млрд. м³, это 1/3 лесных запасов СССР. Лесистость района — 48%. Насаждения преимущественно (78%) спелые и перестойные, представлены разнообразными и ценными древесными породами. Преобладают хвойные, елово-пихтовые породы. Вместе с тем в таежных лесах Дальнего Востока находится почти половина всех имеющихся в стране запасов древесины твердых пород (ясеня, дуба, клена, ореха, ильма и др.). В наиболее освоенной части района, пересеченной железнодорожными и водными путями, сконцентрировано 43% лесосырьевых запасов.

Однако по объему производства важнейших видов лесной продукции удельный вес Дальнего Востока в общесоюзном балансе не соответствует его лесосырьевым ресурсам и географическому расположению.

Доля Дальневосточного района по вывозке древесины составляет 6,3%, по производству пиломатериалов — 4,9%, фанеры клееной — 3,1%, целлюлозы — 7,2%, бумаги — 5,2%, картона — 5,8%.

Дальневосточный экономический район особенно перспективен для развития целлюлозно-бумажного производства. Наличие запасы спелой елово-пихтовой древесины, определяемые в 3 млрд. м³, позволяют создать здесь мощную целлюлозно-бумажную промышленность.

В лесах эксплуатационного значения только Приморского и южной части Хабаровского краев запасы спелой древесины ценных лиственных пород составляют около 600 млн. м³. Концентрация фанерного сырья в этой, наиболее освоенной части района позволяет построить здесь ряд крупных фанерных предприятий с разнообразными видами специализированных производств — высококачественной клееной и строганой фанеры из ценной твердолиственной и кедровой древесины, а также мебели и древесных плит.

За пятилетие с 1961 по 1965 гг. темпы роста валовой продукции и промышленно-производственного персонала в лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности района были выше, чем в среднем по стране. Фондовооруженность одного работающего была относительно высокой — 4265 руб. (в Восточной Сибири — 3453 руб., в Западной Сибири — 2382 руб., а по РСФСР — 1824 руб.), однако фондоотдача была ниже, чем в среднем по СССР (на 1 рубль основных фондов на Дальнем Востоке приходится 1,11 руб. валовой продукции, по СССР — 1,41 руб., по Восточной Сибири — 1,17 руб. и по Западной Сибири — 1,36 руб.). За минувшую пятилетку фондоотдача уменьшилась на 11,3%. Причиной этого было медленное освоение новых мощностей и неполное использование действующих. Капитальные затраты за прошлую пятилетку составили 335,2 млн. руб., из них в лесозаготовительную отрасль — 51,3%, в деревообрабатывающую — 18,2% и в целлюлозно-бумажную — 30,5%. Прирост же валовой продукции за этот период был незначительным (на 1 рубль капиталовложений по лесозаготовкам приходилось 59 коп. прироста валовой продукции, в деревообработке — 69 коп., в целлюлозно-бумажной — 54 коп.).

За последние годы возросла техническая оснащенность лесозаготовок, но в целом по уровню механизации лесозаготовительных работ показатели Дальнего Востока ниже, чем

в среднем по РСФСР. Затяжной характер проводимых капитальных ремонтов, простой техники из-за отсутствия запасных частей и оторванность рабочих мест от ремонтных баз снижали уровень использования механизмов, который не превышал по лесовозным автомашинам 60%, по тракторам — 56%, по паровозам, тепловозам и мотовозам узкой колеи — 58%, по лебедкам — 50%, погрузочным кранам — 60%.

Эффективность лесной промышленности района снижается из-за чрезвычайно большого количества самозаготовителей. На долю предприятий Минлесбумпрома приходится не более 70% от общего объема лесозаготовок и меньше половины выпуска пиломатериалов.

Лесозаготовки в районе ведутся в основном выборочным путем. Вырубаются главным образом деловые деревья и при этом хвойных пород. В результате лесосырьевые базы преждевременно расстраиваются, а основные фонды в полном объеме не амортизируются. Разбросанность лесозаготовок приводит к снижению производительности механизмов, повышению себестоимости продукции. Только учитываемые потери при выборочных рубках достигают 55 коп. на каждом заготовленном кубометре. Расчетная лесосека по главному пользованию в лесопромышленной зоне используется недостаточно.

Деревообрабатывающая промышленность включает ряд отраслей, среди которых основное место занимают лесопиление, тарное производство, изготовление мебели. За предыдущую пятилетку в лесопилении заметно возросли промышленно-производственные основные фонды, но, несмотря на это, производительность труда и фондоотдача снизились. Это объясняется, в частности, тем, что производством пиломатериалов занимается чрезмерно большое количество неспециализированных организаций.

Выработка фанеры увеличилась за пятилетие лишь на 5,5 тыс. м³ из-за недостаточного выделения средств на создание мощностей и медленного их освоения.

Относительно развито в районе производство деревянной тары, поставляемой в основном для нужд рыбной промышленности, но процессы труда здесь механизированы мало.

Незаслуженно игнорируется на предприятиях Минлесбумпрома выработка технологической щепы для целлюлозно-бумажного производства, которая может поставляться и на экспорт. Изготовление технологической щепы позволит использовать в качестве сырья низкосортную и дровяную древесину, оставляемую в настоящее время на лесосеке и складах, а также отходы деревообработки.

Целлюлозно-бумажная отрасль получила развитие в основном на Сахалине. Выпускается разнообразный ассортимент бумаги, тарный картон, целлюлоза, бумажные мешки и другие изделия. Несмотря на абсолютное увеличение производства по Сахалинбумпрому удельный вес выпускаемой продукции в общем объеме производства по РСФСР за прошлое пятилетие снизился по целлюлозе на 1,4%, по бумаге на 2,1% и картону на 4,3%. Из всей вырабатываемой на Сахалине продукции около 1/4 потребляется на Дальнем Востоке, остальное вывозится в западные районы страны и поставляется на экспорт.

По уровню рационального использования древесины и выработки из нее обогороженной продукции Дальневосточный экономический район отстает от общесоюзных показателей. Сравнительные данные о выработке различной продукции на 100 м³ заготовленной и вывезенной древесины приводятся в таблице.

Явно недостаточно используется близость Дальнего Востока к морским торговым путям для экспорта лесной продукции в страны Тихого и Индийского океанов. Удельный вес экономического района в лесозэкспорте незначителен, не превы-

* Хабаровский и Приморский края, Амурская, Магаданская, Камчатская и Сахалинская области и Якутская АССР.

		Пиломате- риалы, м ³	Фанера кле- еная, м ²	Древесностру- жечные плиты, м ²	Древесново- локнистые плиты, м ²	Бумага и кар- тон, т
Дальневосточный экономиче- ский район	в 1960 г.	23,5	0,15	0,005	26,4	1,03
	в 1965 г.	20,5	0,16	0,007	23,5	1,07
	СССР в 1965 г.	28,8	0,37	0,15	30,5	1,07

шает 14% союзного экспорта. За прошедшую пятилетку размеры экспортных поставок выросли в два раза, но и этого недостаточно. Одной из причин, сдерживающих развитие лесоэкспорта, является недостаточная пропускная способность морских портов и подъездных путей к ним.

Хотя лесная, целлюлозно-бумажная и деревообрабатывающая промышленность имеет значительный удельный вес в промышленном комплексе Дальневосточного экономического района, уровень ее недостаточен и не отвечает богатейшим лесосырьевым возможностям этого района. Вот почему в планах

УДК 634.0.79(571.62)

Инженер И. МИНИКОВ

ХОЗРАСЧЕТ В ЛЕСПРОМХОЗАХ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ

Социалистическому обществу вовсе не безразлично, ценой каких затрат будут удовлетворены его потребности. С ростом объемов лесозаготовок увеличивается абсолютная величина затрат на производство. Это закономерное явление. Но, как показывает статистика, в некоторых леспромхозах края возрастают и относительные затраты на единицу продукции. Так, за прошедшие 5 лет себестоимость 1 м³ заготавливаемой древесины в крае возросла на 13,9% (на 1 руб. 36 коп.). Это объясняется ухудшением использования лесосечного фонда, увеличением амортизационных отчислений, снижением фондоотдачи, большими непроизводительными затратами и другими причинами.

Неоценимую помощь в преодолении этих недостатков оказывает внедрение и совершенствование внутризаводского хозрасчета, что подтверждает опыт некоторых бригад, лесопунктов и леспромхозов края. До перевода на хозрасчет малых комплексных бригад Вяземского леспромхоза в бригаде Ю. Г. Мартынца среднегодовая выработка на трактор составляла 5000 м³, после перехода она повысилась до 6100 м³.

В бригаде Б. В. Ковальчука выработка возросла с 5400 до 6800 м³, Ю. В. Погорельца — с 5600 до 7100 м³, а в бригаде Д. Т. Демидова с 7000 до 12 000 м³. Среднегодовая выработка на один трелевочный трактор в среднем по объединению Хабаровсклеспром в 1966 г. составила 5100 м³, а в этих четырех бригадах — 8000 м³.

Если только у 600 тракторов из числа работающих в леспромхозах края выработка увеличится хотя бы на 1500 м³, то при одном и том же количестве тракторов, т. е. при одной и той же стоимости основных фондов, будет заготовлено на 900 тыс. м³ древесины больше. Это увеличит фондоотдачу на 1000 руб. основных фондов на 39 руб. или на 4,8% и снизит себестоимость 1 м³ на 49 коп.

Выработка на одну автомашину на вывозке леса в Иннокентьевском леспромхозе составляла в среднем 6510 м³ в год. После перевода транспортногo цеха на полный хозяйственный расчет она достигла 7650 м³. В 1966 г. выработка на автомашину в среднем по объединению составила 6520 м³. Если только 650 машин, работающих на вывозке, после перевода на хозяйственный расчет будут вывозить на 800 м³ в год больше, то общий объем вывозки возрастет на 520 тыс. м³ при тех же основных

дальнейшего развития производительных сил Дальневосточного экономического района предусматривается ускоренный подъем этих отраслей. Объем их производства должен возрасти к 1970 г. примерно в 1,6 раза по сравнению с 1965 г.

Вывозка древесины только по предприятиям Минлесбумпрома должна увеличиться до 21,8 млн. м³, а вместе с другими министерствами и ведомствами составит примерно 29 млн. м³.

Производство клееной фанеры достигнет 60 тыс. м³ — рост почти в полтора раза. Выпуск древесноволокнистых плит возрастет в два раза и составит 10 млн. м², а древесностружечных плит будет вырабатываться 35 тыс. м³ — это в 23 раза больше, чем в 1965 г. Изготовление мебели увеличивается в полтора раза и доводится до 68 млн. руб., в том числе на предприятиях Минлесбумпрома — 50 млн. руб. Значительно увеличивается выпуск целлюлозно-бумажной продукции.

Для выполнения этой программы необходимо ввести в действие в текущем пятилетии мощности по вывозке древесины в объеме 13,7 млн. м³, по производству пиломатериалов на 610 тыс. м³, фанеры клееной на 18 тыс. м³, древесностружечных плит на 15 тыс. м³, древесноволокнистых плит на 5 млн. м² и т. д.

Можно не сомневаться в том, что в ближайшей перспективе лесная, целлюлозно-бумажная и деревообрабатывающая промышленность Дальнего Востока сделает большой шаг вперед по пути более полного и рационального использования своих богатейших лесосырьевых ресурсов.



Тракторист А. М. Курпас (Вяземский леспромхоз)

фондах. Это увеличит фондоотдачу на 1000 руб. основных фондов на 28 руб. и снизит себестоимость 1 м³ на 31 коп.

Совершенствование хозрасчета с усилением материальной заинтересованности оказывает большое влияние на улучшение качества продукции. С внедрением хозрасчета в бригадах Вяземского и Оборского леспромхозов выход деловой древесины увеличился на 8%, на 7% снизился брак в производстве шпал и лесопилении.

Перевод малых комплексных бригад и шоферов лесо-

возных машин на хозяйственный расчет создает у механизаторов материальную заинтересованность в наиболее производительном использовании техники. Например, до перевода на хозрасчет зарплата одного члена малой комплексной бригады составляла в среднем 150 руб. в месяц. Сейчас, благодаря премиальным за хорошие показатели использования техники и перевыполнение плана она достигла 189 руб. Так же увеличилась зарплата и в бригадах по вывозке леса. Следовательно, хозрасчет в бригадах выгоден и государству и рабочим.

Бригады, работающие на хозяйственном расчете, как правило, меньше тратят троса, запасных частей, горюче-смазочных материалов. Например, малая комплексная бригада Я. Т. Демидова из лесопункта Шумный Вяземского леспромхоза в 1966 г. работала на хозяйственном расчете. Заготовив за год 13 777 м³ леса, она сэкономила на 85 руб. троса, на 160 руб. запчастей, на 326 руб. горюче-смазочных материалов. Бригаде выплачена премия в сумме 319 руб. На этом же лесопункте бригада Г. И. Ша-

прапа сэкономила материалов на 680 руб. и получила 357 руб. премии.

На лесопункте Шумный переведены на хозяйственный расчет 25 малых комплексных бригад. В результате в 1966 г. по сравнению с 1965 г. расход троса, запасных частей и горюче-смазочных материалов на 1 м³ заготавливаемой древесины уменьшился на 18%. Себестоимость 1 м³ снизилась на 8 коп.

Внедрение и дальнейшее совершенствование внутризаводского хозрасчета будет способствовать и улучшению организации производства, внедрению научной организации труда.

Дальнейшее улучшение управления промышленностью, совершенствование планирования и экономического стимулирования промышленного производства, проводимое в нашей стране, предусматривает меры по расширению хозяйственной самостоятельности и инициативы предприятий. В решении этих задач внутризаводскому, бригадному хозрасчету принадлежит важная роль.

УДК 634.0.79(571.62)

Б. ПОЛЯКОВ
ДВ филиал Гипролестранса

ПОЧЕМУ ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА ОТСТАЮТ ОТ РАСЧЕТНОЙ МОЩНОСТИ?

За послевоенные годы в Хабаровском крае начато строительство около 20 лесозаготовительных предприятий. Большинство из них строится уже более 10 лет и сметы на их сооружение почти полностью исчерпаны, однако достигнутые объемы производства все еще намного ниже проектных. Строительство 17 лесозаготовительных предприятий производственных объединений Хабаровсклеспром и Дальлесдревпром, начатое до 1960 г., продолжается от 8 лет (Катэн, Далми, Солонцовый, Горный, Мачтовый, Селихинский) до 17 (Сидиминский) и 18 лет (Больше-Карельский и Хоменгу). И все же в 1966 г. ни одно из этих предприятий не достигло еще расчетной мощности. Фактический объем их производства колебался от 28—29% (Хурмулинский и Горинский леспромхозы, проектной мощностью 250 и 350 тыс. м³, строящиеся соответственно 12 и 13 лет) до 75—80% проектной мощности (леспромхозы Далми, Катэн и Сидиминский, проектной мощностью соответственно 200, 150 и 200 тыс. м³).

Выявляя причины этого, явно ненормального положения, Дальневосточный филиал Гипролестранса проанализировал ход строительства и производственную деятельность Иннокентьевского леспромхоза, который можно считать во многих отношениях весьма типичным для предприятий Дальнего Востока.

Сырьевая база Иннокентьевского леспромхоза — лесные массивы, тяготеющие к сплаву по р. Амуру на участке между Хабаровском и Комсомольском, т. е., в центре лесопромышленной зоны края. Эпизодические рубки леса в этой базе велись еще до революции, но только с 1949 г., когда здесь организовалось самостоятельное предприятие, лесозаготовки приняла постоянный промышленный характер. В 1952 г. Гипролестранс разработал проектное задание на строительство Иннокентьевского леспромхоза мощностью 400 тыс. м³.

Проектом предусматривалась эксплуатация лесных массивов на базе узкоколейной железной дороги с примыканием к протоке р. Амур. Намечалось строительство механизированного нижнего склада, рейда по формированию плотов, центрального пос. Джонка, сети лесовозных узкоколейных путей и нескольких лесных поселков.

После 15 (вместо 4) лет строительства финансовая смета к январю 1967 г. оказалась исчерпанной, хотя объем производства в 1966 г. лишь ненамного превысил половину расчетной величины. Вот какие основные технико-экономические показатели характеризуют сегодня Иннокентьевский леспромхоз в сопоставлении с проектом (см. таблицу).

Как мы видим, леспромхозу нет оснований жаловаться на ограниченность сырьевой базы. Наоборот, благодаря присоединению соседних, тяготеющих к ней массивов ее площадь увеличилась более чем на 70 тыс. га.

Обращает на себя внимание большое протяжение лесовозных дорог, в полтора раза превышающих проектную длину. Правда она была рассчитана только на первые пять лет ра-

Показатели	По проекту	Фактически
Общая площадь сырьевой базы, тыс. га	108,3	189,3
Ликвидный запас, млн. м ³	15,1	20,3
Годовой объем производства, тыс. м ³	400	230
Протяженность путей УЖД, км	62	92
Списочное число рабочих (без рейда)	790	507
Себестоимость 1 м ³ , руб.—коп.	4—75	8—49

боты, но и за 15 лет леспромхоз вырубил лишь немногим более того, что намечалось проектом первой очереди.

Каковы же основные причины, тормозящие освоение проектных мощностей на лесозаготовках?

Первая из них касается **способа рубок**. По проекту приняты сплошные рубки. Однако, в связи с незначительной потребностью в дровах, заготовки дровяной древесины планировались в объемах, намного меньших, чем естественный выход. Отсюда — необходимость вести выборочные рубки. Кроме того, в леспромхозе вместо предусмотренного проектом плотового сплава производился кошельный сплав и поэтому не вырубались лиственные породы, а также лиственница и белокорая пихта. В итоге вместо 170 м³ на 1 га заготавливалось только 80—85 м³, возрастало протяжение лесовозных дорог, удорожалась себестоимость продукции, сокращался срок эксплуатации сооружений, возводимых в лесу.

Итак, хотя отсутствие сбыта для дров вынуждает вести выборочные рубки, проекты леспромхозов неизменно разрабатываются с учетом только сплошных рубок, что делает их с самого начала нереальными: протяженность лесовозных дорог в них оказывается заниженной, так же, как и потребность в механизмах и рабочей силе. Соответственно уменьшались против действительной потребности и объемы жилищного строительства.

В некоторых случаях, когда строительство ведется хозяйственным способом, предприятия, не имея необходимых сметных ассигнований, идут по пути удешевления строительства дорог за счет снижения их качества и замены дорог круглогодочного действия зимними. Так, Иннокентьевский леспромхоз построил лесовозных дорог в полтора раза больше, чем было намечено проектом, что, однако, отразилось на их качестве. В результате — низкая пропускная способность дорог.

Необоснованное увеличение доли зимней вывозки увеличило неравномерность в сезонном распределении годового объема производства, отсюда — нехватка рабочей силы и механизмов в зимний период.

Как уже говорилось выше, вместо 2—4 лет, лесозаготови-

тельные предприятия строятся, как правило, по 10—15 и более лет.

Затягивание сроков строительства приводит к тому, что проектные решения стареют, что и является второй существенной причиной, затрудняющей освоение проектных мощностей. Это относится как к производственному, так и к поселковому строительству. Сегодня требования к уровню культурно-бытовых условий значительно выше, чем 10—15 лет назад. Так, норма жилой площади на одного жителя в домах квартирного типа возросла с 6 до 9 м², а в общежитиях для временного расселения с 3,5 до 6 м². Переводной коэффициент от числа работающих к числу жителей («коэффициент семейности») увеличился с 2,5 до 3,0. Число мест на тысячу жителей, теперь принимается в школах 180 вместо 150, а в детских садах 100—120, вместо 30—50. Многие другие нормы проектирования также значительно изменились в сторону увеличения. Намного повысились требования к коммунальному хозяйству лесных поселков.

Таким образом, сооружение поселков, отвечающих современным нормативам, требует более высоких капиталовложений, чем те, которые принимались 10 лет назад. Так, по проекту соседнего с Иннокентьевским Славянского леспромпхоза, утвержденному в ноябре 1965 г., сметная стоимость жилищно-гражданского строительства составляет 11 руб. на 1 м³ расчетной мощности. В то же время существующие непроизводственные основные фонды Иннокентьевского леспромпхоза достигают только 8 руб. 35 коп. на 1 м³ фактического объема производства.

И, наконец, третьей причиной неполного освоения проектных мощностей является отступление от проектных решений.

Самым серьезным отступлением от проекта при строительстве Иннокентьевского леспромпхоза было раздробление единого лесного массива на два, с созданием второго пункта примыкания лесовозного транспорта у пос. Кучи, расположенного на расстоянии 10 км от центрального пос. Джонка.

Возникновение самостоятельной Кучинской лесовозной УЖД повлекло за собой строительство отдельного нижнего склада с комплексом необходимых производственных сооружений — гаражей, ремонтных мастерских, электростанции, складов, а также культурно-бытовых объектов — магазинов, пекарни, бани, школы, клуба, детского сада, столовой, медпункта. Создание Кучинского нижнего склада сокращало расстояние вывозки леса из прилегающей части сырьевой базы, и тем самым возникла иллюзия уменьшения производственных затрат. Однако на самом деле создание двух нижних складов, в нарушение проекта, привело не только к дополнительным капиталовложениям, но и повысило эксплуатационные затраты.

Несомненный экономический ущерб нанес и отказ от проектных решений по нижнему складу и рейду: вместо комплексной механизации преобладает ручной труд, а принятый технологический процесс рейдовых работ позволяет осуществлять только примитивный кошельный сплав вместо запроектированного плотового.

Есть еще и другие обстоятельства, которые не позволили Иннокентьевскому леспромпхозу достичь проектной мощности, но они менее существенны и не являются типичными. Главные же три, а именно: изменение способа рубок, затягивание сроков строительства и необоснованные отступления от проектных решений — присущи почти всем строящимся леспромпхозам.



УДК 634.0.36(437)

Н. ГОНЧАРЕНКО

МЕХАНИЗАЦИЯ ЛЕСОЗАГОТОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ В ЧЕХОСЛОВАКИИ

В Чехословацкой социалистической республике 90% лесов принадлежит государству и 7% — сельскохозяйственным кооперативам. В стране неуклонно растут темпы механизации лесохозяйственных и лесозаготовительных работ. Эти работы, осуществляемые под руководством Министерства сельского и лесного хозяйства, выполняются по единому плану, составляемому на десятилетие.

Самая распространенная порода в лесах ЧССР ель — 47% площади лесов, затем идут бук — 17% и сосна — 14%.

По классам возраста насаждения распределены так: I класс — 19%; II — 22%; III — 22%; IV — 18%; V класс и старше — 19% от общей площади лесов. Средний запас по хвойным насаждениям — 193 м³, по лиственным — 86 м³ на га.

Расчетная годовичная лесосека состав-

ляет 11,2 млн. м³, из них на хвойные породы приходится 8,4 млн. м³. Уже несколько лет ежегодно заготавливается около 12,5 млн. м³ лесоматериалов, в том числе 54,8% для механической обработки, 8,2% рудстойки, 16,6% для химической переработки, 13% дров.

Валка леса осуществляется в основном бензопилами (в эксплуатации находится более 5 тыс. пил «Solo», «Stihl Contra» и др.) В последнее время бензопилы используются и на обрезке сучьев. Это привело к снижению выработки на бензопилу. Так, в 1966 г., по данным статистики, выработка на одну пилу составила всего 2166 м³.

Считается, что трудозатраты на валку 1 м³ древесины составляют 2,97 чел.-часа. Однако следует иметь в виду, что в эти трудозатраты частично включена также и разделка хлыстов на сортименты в лесосеке.

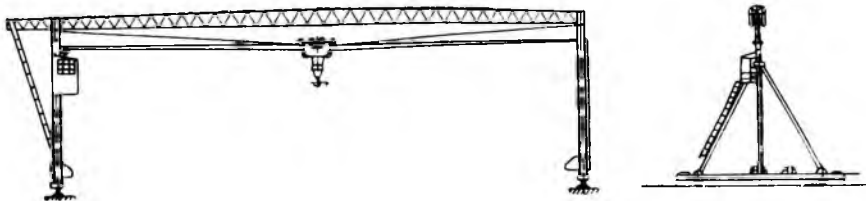
Технология валки деревьев и работа с бензопилой аналогична применяемой в СССР.

На трелевке эксплуатируется около 2500 тракторов, из них примерно 25% — гусеничные, а остальные — колесные.

Трелевка тракторами производится на всех лесосеках с уклонами до 35°, а на лесосеках с большим уклоном используются тросовые установки.

Гусеничные тракторы ТДТ-40, ТДТ-60 и полугусеничные тракторы типа «Zetor» чехословацкого производства применяются в основном для трелевки в горных условиях и на лесосеках с тяжелыми грунтами. Промышленность выпускает пять моделей тракторов типа «Zetor». Некоторые из них применяются на лесохозяйственных и лесозаготовительных работах. На лесозаготовках в основном используется трактор 4011 (типа Беларусь), мощностью двигателя 45 л. с.

Кабельно-мостовой кран



с тяговым усилием — 2 100 кг, общим весом 1 865 кг. Над кабиной тракторов установлены арки из труб, имеющие защитное значение. Трелевочные тракторы оборудованы лебедками. Годовая выработка на трактор достигает 3,5—4 тыс. м³. Для трелевки различных лесоматериалов трактор имеет специальные прицепные устройства.

Гусеничные тракторы трелеют древесину в горных условиях по следующей схеме. На косогоре устраивают волоки на расстоянии около 100 м друг от друга. Трактор, находясь на волоке, вытрелевывает хлысты из пазов канатом.

Средние трудозатраты на трелевку 1 м³ лесоматериалов достигают 1,4 чел. часа.

Выпускаются тросовые трелевочные установки трех моделей. Все они гравитационного типа. Представляет интерес установка типа DPL-2-2200, грузоподъемностью 2 т и максимальной длиной тросы 2 км.

Тросовые установки на предприятия поставляются полностью укомплектованными. Трудозатраты на монтаж установок сравнительно невелики. Так, установку DPL-2-2200 длиной 2 000 м монтируют пятеро рабочих за 5 смен.

К 1970 г. намечено довести трелевку тракторами до 50%, тросовыми установками до 20% от общего объема. На долю конной трелевки все же остается 30%.

Доставка древесины на нижние склады в Чехословакии полностью механизирована. Древесина вывозится в основном автомобильными поездами как по дорогам общего пользования, так и по лесным дорогам. К 1970 г. предусмотрено построить 714 км лесных дорог с твердым покрытием. В ЧССР считается перспективным строительство лесных дорог из стабилизированных грунтов. Этот тип дорог позволяет полностью механизировать строительные работы.

На вывозке леса работают автомобили типа «Татра», «Шкода». Грузоподъемность автопоезда от 7,5 до 12 т. Выработка на одну автомашину составляет

Техническая характеристика кабельно-мостового крана

Общая установленная мощность электродвигателей, кВт	35,5
Общий вес крана, т	20
Скорость передвижения портала, м/мин	30
Скорость передвижения тележки, м/мин	30
Скорость подъема груза, м/мин	8
Высота подъема крюка, мм	6500
Пролет, м	51

6,3—7 тыс. м³ в год. В основном древесина вывозится полухлыстами.

В ближайшие годы предполагается следующее соотношение автопоездов по грузоподъемности: до 10 т — 40%, до 18 т — 40%, более 18 т — 20%.

Расстояние вывозки увеличится до 50 км. Предполагается, что такое соотношение автопоездов по грузоподъемности позволит снизить трудозатраты на вывозку 1 м³ лесоматериалов по сравнению с нынешними на 40%.

Заключительным процессом лесозаготовительных работ является раскряжевка и отгрузка сортиментов потребителю. Эти операции выполняются на складах, на каждом из которых разделяется в среднем 7—10 тыс. м³ древесины. В соответствии с десятилетним планом планируется сократить количество складов с 761 до 206 и увеличить их грузооборот до 50—150 тыс. м³. На таких складах предполагается разделять до 45% всей заготавливаемой древесины.

Из механизмов для разделки хлыстов перспективной является разделочная линия ML25, предназначенная для раскряжевки хлыстов хвойных пород диаметром до 25 см. Линия состоит из подающего реверсивного транспортера роликканатного типа, дисковой пилы диаметром 800 мм, двух гидравлических прижимов и сортировочного транспортера с упорами. Общая длина линии — 24,6 м, а сортировочного транспортера — 10 м.

Хлысты на подающий транспортер поступают с тросовой установки, обеспечивающей перемещение хлыстов поперек разделочной эстакады с помощью упоров. Общий ход упоров 15,6 м, вес

установки 2,2 т, скорость перемещения упоров 0,3 м/сек, мощность привода 4,5 кВт (3 электромотора по 1,5 кВт).

Для окорки на лесных складах применяется ряд механизмов. В первую очередь это станки ВК-16 и ВК-26. Окашивают в основном балансы, столбы. Пиловочник окашивают на лесозаводах перед распиловкой.

Для окорки тонкомера применяют установки типа Апельт. Эти установки работают по принципу строгания коры и части древесины. Для окорки балансов, выбираемых из дров, применяются коробидрные головки. Головка представляет собой диск с ножами, подобный диску станка «ОД», только меньших размеров.

Представляет интерес кабельно-мостовой кран РКЖ-5-51, предназначенный для механизации погрузочно-разгрузочных и штабелевочных работ на нижних лесных складах (см. рисунок). Кран состоит из портала, опирающегося на две ноги, тросо-блочной системы с приводом и неподвижной кабины. Портал решетчатой конструкции, монтируется из пяти секций.

Каждая нога крана опирается на два колеса. Перемещается кран по рельсовому пути. Под порталом натянут несущий канат, по которому передвигается на двух парах блоков тележка.

На погрузочно-разгрузочных и штабелевочных работах на лесных складах широко используется порталный башенный кран общего назначения. Грузоподъемность крана 5 т, максимальная высота подъема крюка 18,8 м, скорость передвижения крана 16 м/мин, общий вес крана с противовесами 44,8 т.

ЧИТАТЕЛЬСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ В КАРЕЛИИ

В канун 1968 г. в г. Петрозаводске состоялась читательская конференция по журналу «Лесная промышленность», организованная редакцией совместно с Карельским областным правлением НТО леспрома. Участники встречи с журналом-работники объединения Кареллеспром, комбината Южкарелес и КарНИИЛП — заслушали сообщение представителя редакции о работе журнала в юбилейном году и о планах на ближайшее будущее.

В целом положительно оценивая деятельность своего печатно-

го органа, читатели высказали ряд замечаний и пожеланий.

Ст. инженер ПТО Кареллеспрома Г. Е. Слущкий рекомендовал усилить освещение в журнале вопросов, связанных с переходом лесозаготовительных предприятий на новую систему планирования и экономического стимулирования.

О необходимости больше публиковать материалов по экономике, а также подробнее анализировать работу новой лесозаготовительной техники говорил гл. инженер Кареллеспрома Е. А. Васильев. Его поддержал гл. механик объединения В. В. Параничев,

который советовал редакции чаще помещать рекомендации по эксплуатации новых машин и механизмов.

Шире пропагандировать на страницах журнала передовой опыт предприятий, добившихся повышения качества выпускаемой продукции — такое предложение внес начальник отдела стандартизации и нормализации объединения В. Г. Быков.

По мнению ст. научного сотрудника КарНИИЛП Н. В. Крапивко, следует увеличить количество публикуемых материалов за счет их объема.

органа и стрелы захватом. Предусмотрены приспособления, предупреждающие возможность поломки элементов устройства.

Н. А. СЕРОВ, П. Д. МИЩИХИН. Устройство для регулирования скорости подачи бревен в лесопильных рамах (авт. свид. № 204 525).

В состав устройства входят регулятор скорости вращения валцов лесопильной рамы и стреловой индикатор. Обеспечивается автоматическое регулирование скорости подачи бревен в зависимости от изменения его диаметра по длине.

Ю. Н. СЕЛЕЗНЕВ и др. Многопильная установка для поперечной распиловки бревен (авт. свид. № 204 523).

Конструкция установки отличается тем, что дает возможность устанавливать пильные диски в любом месте относительно оси распиливаемого бревна и обеспечивает повышение надежности работы установки в целом (заявитель СевНИИП).

«ТЕХНИКА В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ»

Е. КИЗАЕВ. Снятие стопорных колец с вала.

На Хабаровском заводе «Авторемлес» сконструировали и применяют щипцы, с помощью которых легко снимаются стопорные кольца с валов трактора ТДТ-60. Щипцы-съемщики используются и при сборочных работах. Даны описание, схема и технология процесса.

А. ПОРТЯНКО. Современные способы защиты от коррозии.

Сравнительные характеристики консервационных смазок для предохранения от коррозии внутренних полостей тракторов и других машин и наружной консервации их. Дана технология консервации.

В. ЯРОЦКИЙ. Как удалить шлак после наплавки.

Предложено несложное приспособление для механического удаления шлака с деталей, образующегося на них при наплавке под слоем флюса в процессе ремонта тракторов. Отпадает трудоемкая операция удаления шлака ударами молотка.

«АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ»

Г. РОМАНОВИЧ. Стенд для испытания блоков цилиндров.

Описание и схема стенда, изготовленного на Кобринском ремонтном заводе, применение которого сократит затраты времени на испытание блоков.

В. ДМИТРИЕВСКИЙ. Тележка для проверки схождения колес.

Предложенная тележка удобнее и намного ускоряет проверку схождения колес автомобилей по сравнению с обычно применяемой для этой цели линейкой ГАРО.

О. ОБЛЕУХОВА и др. Новое масло для агрегатов трансмиссий автомобилей.

На заводе им. Лихачева разработано новое трансмиссионное масло, маркируемое ТАп-15«В» обладающее более высокими качествами, чем сорта масла нигрол и ТАп-15. Новое масло рекомендуется применять в агрегатах трансмиссий всех моделей грузовых автомобилей ЗИЛ. Достигается экономия масла в 3 раза, значительно сокращается объем технического обслуживания автомобилей.

«ЛЕСНОЕ ХОЗЯЙСТВО»

П. В. ВАСИЛЬЕВ и др. Экономические преобразования в лесном хозяйстве СССР.

Общие данные о развитии лесного хозяйства. Динамика и размещение лесопользования. Вопросы рационального использования лесосечного фонда; лесовосстановительных работ; устойчивого и непрерывного снабжения народного хозяйства лесоматериалами при наименьших затратах труда и средств; перехода отрасли в целом и отдельных предприятий на новую систему планирования и экономического стимулирования; планирования и учета и др.

В. Т. НИКОЛАЕНКО. Лесохозяйственное проектирование в Советском Союзе.

О работах института Гидролесхоза по проектированию и изысканию лесохозяйственных дорог, проектированию комплексов лесных предприятий, нижних складов, цехов по переработке древесины. Институт заканчивает первый в нашей стране Атлас лесов СССР.

АННОТАЦИИ СТАТЕЙ, НАПЕЧАТАННЫХ В ЭТОМ НОМЕРЕ

УДК 631.0.3:621.71

Проводники новой техники и технологии Владимирова Н., стр. 21.

В 1959 г. при Комсомольском леспромхозе Хабаровского края было создано конструкторско-технологическое бюро, в котором разработаны коники с откидными стойками для платформ УЖД, пилоточно-плющильный автомат, переносные мосты для загрузки полувагонов «шапкой», автомобильный седельный прицеп для перевозки короткомерных сортиментов и ряд других механизмов. Кроме того, проводились работы по совершенствованию технологических процессов.

УДК 674.87

Реконструкция цеха хвойно-витаминной муки Константинов Р. Г., стр. 23.

Рационализаторы Мухоморова лесокombината П. П. Мазов и А. Г. Павлов предложили упростить и усовершенствовать конструкцию установки для производства хвойно-витаминной муки. В результате улучшились экономические показатели предприятия, повысилась производительность труда, снизилась стоимость муки.

УДК 631.0.79 (571.62)

Почему объемы производства леспромхозов отстают от расчетной мощности? Поляков Б., стр. 30.

В статье анализируются причины неоправданного увеличения ввода в строй новых леспромхозов. По мнению автора, основными типичными причинами являются изменение способов рубок, затягивание сроков строительства и необоснованные отступления от проектных решений.

УДК 631.0.221 (571.6)

О сроках примыкания лесосек в ельниках Приамурья — Чумин В. Т., Юрченко Г. И., стр. 14.

На основе проведенных исследований авторы пришли к выводу, что для более полного и рационального использования лесосечного фонда, снижения капитальных вложений при освоении лесосырьевых баз и обеспечения обсеждения вырубок хвойными породами необходимо пересмотреть и изменить некоторые организационно-технические положения о рубках главного пользования в ельниках Приамурья.

УДК 634.0.377.15 «321»

Воздушный подогрев автомобилей зимой — Яшкин К. А., стр. 27.

На некоторых предприятиях комбината Котласлес организован воздушный подогрев двигателей автомобилей на безгаражных стоянках. При этом вода из системы охлаждения двигателей не сливается. На подготовку двигателя к работе уходит не более 1 минуты, даже при температуре до -40°C .

УДК 634.0.378.1 «321»

Зимний механизированный подъем топляков — Табаков И. А., стр. 21.

Подъем топляков производится всю зиму с начала декабря. Используются для этого агрегаты Т-2, работающие от береговой сети. Лед разрушается грейфером. Для уменьшения толщины льда каждый агрегат имеет потокообразователь. За зиму 1966—67 гг. было поднято более 20 тыс. м топляков. Себестоимость подъема 1 м топляков составила 2 р. 33 к. вместо 1 р. 54 к. при ручном подъеме.

Фото на 1-ой стр. обложки: Вывозка леса автопоездом в Совгаванском леспромхозе (Хабаровский край)

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ: И. И. Судницын (главный редактор), А. В. Бакланов, К. И. Вороницын, И. И. Гаврилов, Б. А. Дорохов, И. П. Ермолин, А. М. Жуков, В. С. Ивантер (зам. гл. редактора), Б. М. Карпов, Г. В. Михалевич, П. И. Мороз, Н. П. Мошонкин, М. Н. Петровская, В. А. Попов, Л. В. Росс, М. И. Салтыков, И. А. Снiba, В. П. Татаринов, Е. Б. Трактинский, Д. Н. Фогель.

Технический редактор Л. С. Яльцева.

Корректор Г. К. Пигров.

Адрес редакции: Москва, А-47, П.л. Белорусского вокзала, д. 3, комн. 50, телефон Д 3-40-16.

Т 02652

Сдано в набор 23 XII 67 г.

Подписано к печати 5/II—68 г.

Зак. 3136

Печ. л. 4,0 + 1 вкл.

Уч. изд. л. 608.

Тираж 15187

Цена 40 коп.

Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7.

НОВЫЕ КНИГИ • • • •

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ЛЕСНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ» В 1968 ГОДУ ВЫПУСКАЕТ СЛЕДУЮЩИЕ КНИГИ:

ВАКИН А. Т., д-р с. х. наук и др. **Альбом пороков древесины**, 20 л., ц. 3 р. 40 к.

ДАВЫДЕНКО В. А., инж. **Челюстные гусеничные лесопогрузчики**, 10 л., ц. 63 коп.

ЖУКОВ В. В., канд. техн. наук, ВЕРБИЦКИЙ И. И., инж. **Применение синтетических материалов при ремонте лесозаготовительных машин**, 10 л., ц. 50 коп.

ЖЕЛУДКОВ А. Г., канд. экон. наук. **Использование и экономия древесины в народном хозяйстве**, 12 л., 75 коп.

ЛУШНИКОВ В. Н., канд. экон. наук и др. **Орденоносный комбинат (опыт работы Кондинского ордена Трудового Красного Знамени лесопромышленного комбината)**, 5 л., ц. 25 коп.

МЕДВЕДЕВ Н. А., инж. и др. **Капитальные вложения и основные фонды в отраслях лесной промышленности**, 18 л. ц. 1 р. 05 к.

МОШОНКИН Н. П., канд. экон. наук и др. **Учет, планирование и отчетность в лесопунктах и мастерских участках**, 12 л., ц. 75 коп.

РОДИГИН А. А., канд. экон. наук и др. **Хозрасчет в леспромхозах**, 5 л., ц. 25 коп.

САВИН Л. Е., канд. техн. наук. **Механизация работ и повышение производительности труда на лесозаготовках**, 6 л., ц. 30 коп.

ФЕОКТИСТОВ А. Е., канд. техн. наук и др. **Первичная обработка древесины**, 12 л., ц. 70 коп.

ЭПШТЕЙН М. М. **Перевозка лесоматериалов (пособие по перевозке лесных грузов транспортом общего пользования)**. 20 л., ц. 1 р. 15 к.

С подробными аннотациями можно ознакомиться в книжном магазине.

Заблаговременный заказ необходимой книги гарантирует ее получение в первые дни поступления ее в продажу.

Заказ можно сделать в ближайшем книжном магазине местного Книготорга.

• • • • **НОВЫЕ КНИГИ**

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА

на ежемесячный научно-технический
и производственно-экономический
ЖУРНАЛ

1968 г.

«ЛЕСНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ»

Журнал «Лесная промышленность» рассчитан на инженеров, техников, мастеров, экономистов, работников лесозаготовительных, лесохозяйственных, сплавных и лесопильно-деревообрабатывающих предприятий, научно-исследовательских, проектных и строительных институтов и организаций, преподавателей и учащихся лесотехнических учебных заведений.

Журнал «Лесная промышленность» освещает комплексное развитие лесной промышленности и передовой опыт лесопромышленных предприятий во всех экономических районах СССР.

Журнал «Лесная промышленность» дает информацию о новом, серийно выпускаемом оборудовании, о типовых проектах предприятий, цехов и технологических узлов, о новинках отечественной и зарубежной техники.

Журнал «Лесная промышленность» помещает материалы о деятельности организаций НТО: итоги конкурсов, наиболее интересные работы членов НТО, информации о конференциях и совещаниях.

Журнал «Лесная промышленность» печатает статьи об опыте борьбы предприятий за высо-

кую производительность труда и снижение себестоимости, о научной организации труда, о механизации и автоматизации трудоемких работ и внедрении передовой технологии, о рациональном использовании лесных богатств Советского Союза.

Журнал «Лесная промышленность» освещает вопросы науки, техники, экономики и производства основных отраслей лесной промышленности: лесозаготовок, лесосплава, лесопиления и первичной деревообработки, строительства лесопромышленных комплексов и отдельных предприятий.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:

на 1 год (12 номеров) — 4 руб. 80 коп.
на 6 мес. (6 номеров) — 2 руб. 40 коп.
на 3 мес. (3 номера) — 1 руб. 20 коп.

Подписка принимается без ограничений с любого очередного номера городскими и районными отделами Союзпечати, всеми отделениями и конторами связи, а также общественными распространителями.