



Лес — наша жизнь

В начале пятидесятых годов в городе было две организации, связанные с работой в лесу. Это лесозавод и лесхоз. В Нагорье находился мехлесоучасток. Затем лесозавод и мехлесоучасток объединили, преобразовав в Переславский леспромхоз. Но леспромхоз и лесхоз были подчинены разным ведомствам. Годовая вывозка древесины леспромхозом в то время составляла всего около 10 тысяч кубометров. А сейчас она превышает 120 тысяч кубометров, и один шофёр-лесовозник за год вывозит 7—8 тысяч кубометров древесины.

Но это было время становления коллектива нашей организации, проверки её на прочность, как и коллективов автогаража и ремонтно-механической мастерской (РММ). С теплотой и гордостью вспоминают то время наши ветераны П. С. Рубищев, В. М. Симаков и другие. Работать приходилось в труднейших условиях: заготовка древесины велась вручную, трелёвка леса — на непригодных для этого гусеничных тракторах и стареньком трелёвщике с бензиновым двигателем. Погрузка тоже была ручной или с помощью старенького автокрана. Вывозка велась на маломощных автомашинах ЗиС-5. Но люди работали самоотверженно.

В конце пятидесятых годов появились первые трелёвочные тракторы с дизельными двигателями, служившие нам верой и правдой многие годы. Стали поступать усовершенствованные бензопилы.

В 1960 году произошло объединение леспромхоза и лесхоза с подчинением Ярославскому управлению лесного хозяйства. Этот год можно считать годом рождения нашего лесокомбината. В то время коллектив леспромхоза возглавлял Б. Н. Смирнов. Люди старшего поколения с любовью и уважением вспоминают его до сих пор. Он отдавал много сил и энергии сплочению коллектива. Под его руководством леспромхоз не раз выходил победителем в областном и Всероссийском соревновании, занимая классные места. В те годы зарождался основной костяк наших шофёров-лесовозников. И сейчас многие помнят шофёров, вложивших немало труда в общее дело, таких как А. И. Худов, И. И. Николаев, И. И. Кручинин.

Коллектив быстро набирал темпы. В середине шестидесятых годов стала поступать и новая автомобильная техника — вездеходы ЗиЛ-157. На них стали устанавливать самопогрузочные приспособления и начали вывозку хлыстов. До этого осуществляли вывозку только деловой древесины пяти-шестиметровой длины. Погрузка была организована кранами на базе тракторов ТДТ-40.

Но никакая техника не могла заменить самоотверженного труда водителей, трактористов, ремонтников. И они показывали образцы ударного труда. Родина отметила в те годы труд многих наших механизаторов. Шофёр коммунист Ю. И. Лисин был награждён орденом Трудового Красного Знамени.

В январе 1972 года леспромхоз был переименован в лесокомбинат. Предстояло решать более сложные задачи. А лето было трудным. Стояла сильная жара, горели леса. Но люди не дрогнули. Своим мужеством и умением они преграждали путь огню. За тушение лесных пожаров тракторист-бульдозерист В. М. Симаков награждён медалью «За отвагу на пожаре». Были отмечены и многие другие шофёры, трактористы, ремонтники.

Ещё шире развернул свою деятельность коллектив автогаража и РММ, когда к нам стала поступать более мощная техника: автомобили «Урал», челюстные погрузчики. Объём вывозки древесины начал стремительно возрастать. К этому времени коллектив мог решать

самые сложные задачи. Выросла целая плеяда «асов» лесовозников, которые до сих пор составляют основной наш костяк. Это шофёры В. И. Николаев, В. И. Бабанов, Н. Г. Лазарев, Л. А. Голубин, ремонтники В. И. Никишкин, А. С. Петухов, В. Ф. Воложанцев, операторы челюстных погрузчиков Е. А. Кашенков, С. П. Бульдин. Образовались целые династии механизаторов — Кашенковы, Сарычевы, Николаевы.

Многие были награждены знаками «Ударник пятилетки», «Победитель соцсоревнования», медалями. Шофёр-лесовозник А. И. Сарычев награждён орденом Трудовой Славы III степени, позднее другой водитель коммунист Л. М. Частов — орденом Знак Почёта.

Но время неумолимо идёт вперёд...

На смену хорошо поработавшим трелёвочным тракторам ТДТ-40 пришли более мощные ТДТ-55. Сейчас поступают самые современные трелёвщики ЛП-18. Чем они хороши? На тракторах ТДТ-40 и ТДТ-55 тракторист таскал тяжёлый трос длиной 35—40 метров с шестью-семью чекерами от одного поваленного дерева к другому, чтобы зацепить несколько стволов. Таскал зимой по пояс в снегу, летом — в грязи и по бурелому. На бесчечерном трелёвщике тракторист, не вылезая из кабины, механической рукой-захватом с гидравлическим приводом может брать деревья и укладывать прямо в пачку на «спину» своего трактора, а затем тащить их в штабель. Поступает и другая современная техника. Например, сучкообрезчик ЛП-30Б, заменяющий труд сучкорубов. Но какая бы техника ни поступала, она всё равно ничего не значит без людей. И наши труженики стараются. Не отстаёт от ветеранов и новое поколение шофёров-лесовозников, таких как В. В. Холмогоров, В. М. Теперенков и другие.

С поступлением новой техники появились и новые проблемы. К настоящему времени обеднел лесной фонд. Делянки стали более удалёнными и в труднопроходимых местах. При эксплуатации такой мощной техники труднее стало содержать в порядке лесовозные дороги. И всё же самой острой проблемой становится проблема кадров. Уходят на заслуженный отдых шофёры, трактористы, ремонтники. Молодёжь неохотно идёт на нашу трудную работу.

Партийная организация автогаража и РММ прилагает немало усилий для решения этих проблем. Создаём условия для труда людей. Десять человек учатся в вечерней школе и половина из них закончит её уже в будущем году. Остальная молодёжь имеет среднее образование. Четыре человека учатся в техникумах. И коллектив полон решимости выполнить поставленные задачи.

План восьми месяцев по вывозке древесины выполнен успешно, процент выхода лесовозной техники тоже выше заданного. Хочется от всей души поздравить и ветеранов, и молодёжь, всех тружеников леса с их профессиональным праздником и пожелать им новых трудовых успехов, крепкого здоровья.