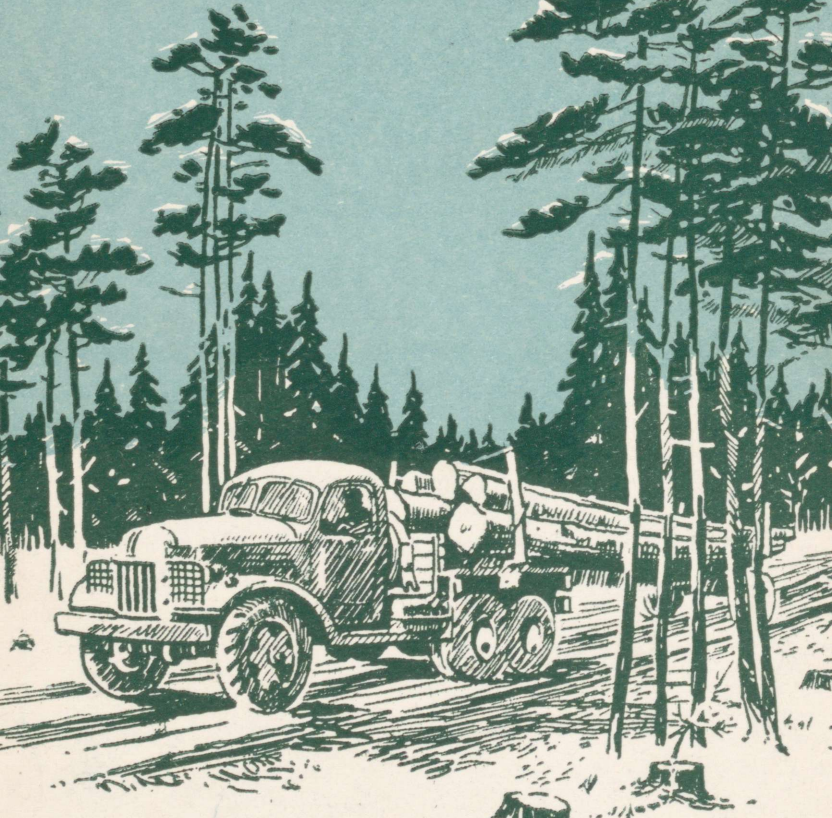


P. REINÄS

# EESTI NSV METSATÖÖSTUSE EESRINDLASI



EESTI RIIKLIK KIRJASTUS

P. REINAS

EESTI NSV  
METSATÖÖSTUSE  
EESRINDLASI



EESTI RIIKLIK KIRJASTUS  
TALLINN 1955

## SISSEJUHATUS

Meie maa rahvamajanduse tormiline kasv nõuab üha rohkem ja rohkem puitu ehitusmaterjali näol. Puitu tarvatakse määratu suurel hulgal vabrikute ja tehaste, linnade ja kolhoosiasulate ehitamisel. Suurtes kogustes vajavad puitu kaevandused, paberi- ja mööblikombinaadid ning vineeri- ja tuletikuvabrikud. Ei ole õieti ainsatki rahvamajandusharu, kus saaks läbi ilma puiduta.

Aasta-aastalt laienev industrialiseerimine ja rahva tarbimise pidev kasv esitavad metsatööstusele järjest suuremaid nõudeid. Mööbli ja paberi väljalaske suurendamine ning ehitustööstuse laiendamine ei oleks mõeldav ilma metsa ülestöötamise ja väljaveo mahu süstemaatilise suurendamiseta.

Et kindlustada metsatööstusele esitatavate nõuete täitmist — anda rahvamajandusele aasta-aastalt rohkem tarbepuitu ja küttepuid — on nõukogude metsatööstuses asendatud käsitsi ülestöötamist ning hobustega kokku- ja väljavedu järjest rohkem spetsiaalsete mehhanismide tööga.

Nii on tänu partei ja valitsuse suurele abile meie metsatööstus viimaste aastate jooksul muutunud eesrindlikuks, mehhaniseeritud rahvamajandusharuks.

Nüüd töötab ka meie vabariigi metsades kümneid mitmesugust tüüpi elektrijaamu, millede võimsus on 12 kilovattist 60 kilovattini. Kõrgendatud sagedusega voolul töötavate elektrisaagide toitmiseks on kõik vabariigi metsatööstuskeskused varustatud vastavate elektrijaamadega ПЭС-12-200. Neid elektrijaamu on lihtne käsitseda ja kerge ümber paigutada ühelt raielangilt teisele.

Metsa ülestöötamine toimub mugavate ning kergete ühemehe-elektrisaagidega, mis töötavad kõrgendatud sagedusega voolul. Kõik kaadritöölised, kes töötavad puude langetamisel ja tükeldamisel, on varustatud nende saagidega. Käsisaed on peaaegu täielikult tarvitusest kõrvaldatud. Seega on metsatööde kõige raskem protsess — puidu saagimine — täiel määral mehhaniseeritud.

Metsa kokkuveol töötavad spetsiaalsed kokkuveotraktorid, mis on tüvede mehhaniseeritud pealelaadimiseks varustatud vintsi ja kallaku kilbiga. Kokkuveol töötavad ka kolmetrumlilised kokkuveo-vintsid. Viimaseid kasutatakse pehmema pinnasega raielankidel, näiteks Kilingi-Nõmme rajooni Massiaru metsades.

Rohkem kui 80% metsamaterjalist veetakse välja mehhanismidega. Põhiliselt toimub metsatransport autodega; selleks kasutatakse gaasigeneraatorautosid ZIS-21 ja ZIS-352. Metsa väljaveol töötab ka teisi kodumaiseid automarke, kandejõuga 3—7 tonni.

Väljaveol autodega kasutatakse eranditult järelkärusid, mis võimaldab vedada 10 kuni 15 tihumeetri suurusi koormaid. Lühimõõduliste sortimentide vedamiseks kasutatakse seejuures vastavaid raame.

Meie vabariigis on tihe maanteede võrk, kuid rõhuvas enamuses kulgevad maanteed kaugel metsamassiividest. Et veoautod pääseksid raielankidele lähemale, on meil hakatud laialdaselt tarvitama teisaldatavaid auto-kilpteid. Pärast väljaveo lõpetamist antud kohal korjatakse teekilbid üles ja viiakse teise kohta.

Kilpتهede ehitamise mehhaniseerimiseks on Tallinna metsatööstuskeskuse peainseneri sm. Tefanovi ettepanekul ehitatud spetsiaalne masin, mis teostab niihästi kilpide mahaldumist kui ka nende üleskorjamist ja uude kohta vedamist.

Pärnu ja Rakvere metsatööstuskeskuses on rööbiti autoveoga tarvitusel ka metsa väljavedu mootorveduritega kitsarööpmelist raudteed mööda. See metsatranspordi viis on kõige odavam, kuid meie vabariigis on selle kasutamine võrdlemisi piiratud, sest suuri metsamassiive on meil vähe.

Suur töö on ära tehtud laadimistööde mehhaniseerimisel. Praegusel ajal töötab meie vabariigi metsa-laoplatidel suur hulk mitmesugust tüüpi autokraanasid, suure tõstevõimega traktorikraanasid, ühe- ja kolmetrumlilisi laadimisvintse ning laadimiselevaatoreid.

Need võimsad laadimismehhanismid on andnud võimaluse paljudes metsatööstuskeskustes 100-protsendiliselt mehhaniseerida ümarmetsamaterjali pealelaadimist mehhaniseeritud transpordivahenditele.

Täites partei ja valitsuse direktiive on meie vabariigi metsatööstuse töötajad ellu viinud terve rea organisatsioonilis-tehnilisi abinõusid, mis on tunduvalt parandanud meh-

hanismide kasutamist. Suurem osa mehhanisme on rakendatud vooltootmise protsessi, kus nende ratsionaalne paigutamine loob võimaluse metsamaterjalide pidevaks töötlemiseks ja nende liikumiseks raielangilt kuni tarbijani ilma seisakuteta. Tööde organiseerimine vooltootmise meetodi järgi andis peale mehhanismide kasutamise parandamise ka võimaluse üle minna kahe- kuni kolmevahetuselisele tööle.

Alates 1953. aastast metsavarumisel rakendatav tsükli-meetod loob veelgi soodsamad tingimused tööliste tööviljakuse tõstmiseks ja mehhanismide kasutamise parandamiseks. Kõikjal, kus brigaadid on ettenähtud plaani kohaselt üle viidud tööle tsükligraafiku järgi, on märgatavalt tõusnud tööviljakus ja paranenud tehnika kasutamine. Sellest tingituna leiabki see uus, progressiivne meetod metsavarumistöödel üha suuremat levikut.

Tööviljakuse tõstmise ja mehhanismide parema kasutamise eesmärgil on Pärnu, Rakvere ja Tartu metsatööstuskeskuse mitmes metsapunktis üle mindud metsa väljaveole tervete tüvedena. See progressiivne metsatranspordi viis on leidnud meie vabariigi metsatööstuse töötajate hulgas täielikku heakskiitmist ja seda juurutatakse suure eduga kõikjal, kus seda lubavad teetingimused.

Metsavarumistööde süstemaatilise mehhaniseerimise tulemusena on aasta-aastalt tõusnud tööliste tööviljakus. Kui näiteks töölistel 1951. aastal täitsid töönorme 114,4-protsendiliselt, siis 1954. aastal juba 126-protsendiliselt.

Järjekindlalt kasvab ka tööliste heaolu. Igal aastal ehitatakse metsatöölise jaoks sadu ruutmeetreid elamispinda. On rajatud ja ehitatakse kiirendatud tempos töölisasulaid Tudu, Jõhvi, Laeva ja Kariste metsapunkti.

Tihemetsa Metsatehnilise Tehnikumi juures on asutatud metsatehniline kool, mis valmistab ette traktoriste, elektri- jaama-mehaanikuid, vintsi- ja kraanajuhte, elektrisaemotoriste ning paljude teiste erialade töölisi. Sajad endised lihttöölised, kes on lõpetanud metsatehnilise kooli, töötavad nüüd keerukail mehhanismidel ja saavad kõrget töötasu. Tihemetsa Metsatehniline Tehnikum täiendab metsapunktide meistrite koosseisu noorte tehnikutega, kes oskavad asjatundlikult organiseerida mehhaniseeritud metsavarumistöid.

Metsatööstuse töötajate hulgas on esile kerkinud suur hulk eesrindlasi nii tööliste kui ka insener-tehniliste tööta-

jate seas. Ei leidu peaaegu ainsatki autobaasi ega meistrijaoskonda, kus ei oleks eesrindlasi, tootmisnovaatoreid.

Meie metsatööstuse töötajate hulgas on üldiselt tuntud vabariigi parim elektrisaemotorist-ratsionaliseerija Eduard Peldes, kes töötab välja ning juurutas tootmisse meetodi raielangi ülestöötamiseks suurendatud brigaadiga, võimaldades sellega tõsta tööviljakust 20—30% võrra.

Laialdaselt on levinud vabariigi metsatööstuskeskustes Tudu metsapunkti traktoristi Riho Rooneti kokkuveometod traktoriga KT-12. Rakendades oma meetodit, kindlustas Roonet normide täitmise 150—200% ulatuses. Tudu metsapunkti mehaanik-ratsionaliseerija Johannes Purk, Võru autobaasi autojuht-ratsionaliseerija Ivan Širjajev, Tallinna metsatööstuskeskuse elektriijaama mehaanik Leho Raie ja paljud teised eesrindlikud töölised ja tööde juhatajad väärivad seda, et nende töömeetodid saaksid teatavaks mitte üksnes meie metsatööstuse töötajaile, vaid ka vabariigi elanikkonna laiematele hulkadele.

Metsatööstuse töötajatele on tutvumine eesrindlike töövõtetega seda enam tähtis, et vaatamata suurtele edusammudele, mida meie vabariigis on saavutatud metsavarumise tööprotsesside mehhaniseerimise alal, leidub meie metsavarumistöös siiski veel palju lünki. On veel metsatööstuskeskusi, kes ei tule toime riikliku metsavarumiskaava täitmisega. Ka leidub veel töölisi, kes ei täida kehtivaid töönorme.

Mitmes metsatööstuskeskuses esineb metsavarumisseadmete halba kasutamist. Palju aega seisavad mehhanismid rikkisoleku tõttu ja liiga suured on mehhanismide vahetusesisesed seisakud.

Selle kohta on partei XIX kongressi direktiivides öeldud: «Likvideerida metsatööstuse mahajäämine rahvamajanduse kasvavatest vajadustest... Edasi arendada metsa ülestöötamise kompleksset mehhaniseerimist. Parandada tootmise organiseerimist ja mehhanismide kasutamist, kindlustades tööviljakuse tõusu metsa ülestöötamisel.» Selle ülesande täitmisele kaasaaitamiseks on mõeldud ka käesolev brošüür.

Brošüüri piiratud maht võimaldab esile tuua vaid üksikuid, kõige väljapaistvamaid metsatööstuse eesrindlasi. Nendel on aga juba väga palju järeltulijaid, kes on uute töövõtete ja ratsionaliseerimistepanekute juurutamisega samuti jõudnud kõrgete tootmisnäitajateni.

## A. EESRINDLIK TUDU METSAPUNKT JA SELLE EESRINDLASED

Tudu metsapunkt, nagu paljud teisedki vabariigi metsapunktid, kujutab endast metsatööstuskeskuse tootmis- tsehhi. Rakvere metsatööstuskeskuse koosseisu kuuluvad peale Tudu metsapunkti veel Jõhvi, Sonda ja Simuna metsapunkt.

Metsapunktide põhilisteks tootmisülesanneteks on tar- bepuidu ülestöötamine, kokkuvedu, väljavedu ja laadimine tarbijaile saatmiseks (äralaadimine). Et aga metsas kas- vab koos tervete ja väärtuslike puudega ka vigadega, pool- mädanenud ja kõveraid puid, mis kõlbavad ainult kütte- puiduks, kuid mis tuleb koos teistega maha raiuda ja välja vedada, siis annab metsapunkt rööbiti tarbepuiduga ka küttepuitu.

Nii siis teostavad metsatööstuskeskused ja metsapunktid tarbepuidu ja küttepuidu varumist ning äralaadimist, kus- juures tarbepuitu saadakse keskmiselt 65—70% kogu üles- töötatud puidu mahust.

Tudu metsapunkt paikneb ühes meie vabariigi metsarik- kamas rajoonis ning baseerub Tudu metsamajandi metsa- fondil. Igal aastal eraldab metsamajand metsapunktile üles- töötamiseks raielangid kindlaksmääratud koguses.

Metsapunkti administratiivkeskus paikneb Tudu asulas Sonda—Mustvee raudtee ääres, 23 kilomeetri kaugusel Sonda raudteejaamast.

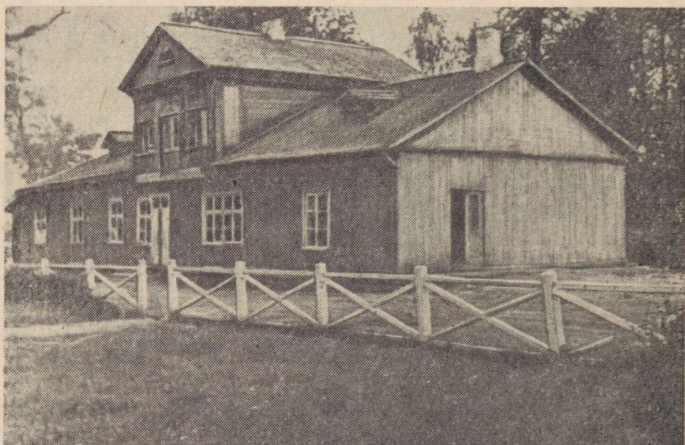
Metsapunkti piirkonda kuuluvat metsamassiivi läbista- vad põhja—lõuna suunas kitsarööpmeline Sonda—Mustvee raudtee ja loode—kagu suunas Rakvere—Rannapungerja maantee.

Üle 70% metsaga kaetud maa-alast on soostunud ja suvetingimustes raskesti läbipääsetav. Selle tõttu tehti kuni 1950. aastani metsavarumistõid ainult talveperioodil, mil maapind on külmunud. Nüüd aga, kus vabariigi metsa-

tööstus, sealhulgas ka Tudu metsapunkt, on varustatud eesrindlike kodumaiste metsavarumismehhanismidega, on metsavarumine võimalik aasta ringi.

Tudu metsapunkt on vabariigis üks nooremaid. Ta organiseeriti 1948. aastal Roela ja Iisaku metsapunkti baasil.

Organiseerimise perioodil ei olnud metsapunktil kaadritöölisi, elamuid ega mehhanisme. Metsa töötati üles käsitsi, kasutades peamiselt hooajatöölisi, väljavedu oli aga võimalik ainult lumeteega pärast pinnase läbikülmumist.



Joonis 1. Tudu metsapunkti kontor (administratiivhoone)

Suveperioodil jäid kõik metsavarumistööd soiku ning olemasolevad vähesed kaadritöölised olid sunnitud sel ajal töötama abi- ja kõrvaltöödel, kus töötasu oli muidugi tunduvalt madalam.

Hoopis teistsugune on olukord praegu. Oma olemasolu kuue aasta jooksul on metsapunkt tundmatuseni muutunud. On loodud hea tootmisalane ja tehniline baas ning on välja kasvanud tugev tootmistöölise kollektiiv. Metsavarumistöid tehakse nüüd aasta ringi. Iseloomustav on, et kohe pärast metsapunkti organiseerimist ehitati siin vabariigi esimene hobujõul töötav metsaveoraudtee. Aasta hiljem, s. o. 1949. aastal, ehitati see tee ümber ja hakati kasutama mootorvedurit. Nüüd on sama raudteemagistraali ja haruteede pikkus juba üle 30 kilomeetri ja

neid teid mööda veetakse iga päev välja kuni 200 tihumetrit puitu.

Väljaspool metsaveo-raudtee tegevuspiirkonda asuvailt raielankidelt veetakse metsamaterjal välja autodega mööda üldkasutatavaid maanteid.

Kahe transpordiliigi kasutamine metsaraiefondi eksplaateerimisel on avaldanud soodsat mõju. Märjema pinnasega metsakvartalitel toimub väljavedu raudteid mööda — selleks otstarbeks ehitatakse ajutised raudteeharud — kuive-



Joonis 2. Mootorvedur tüvede väljaveol Tudu metsapunktis

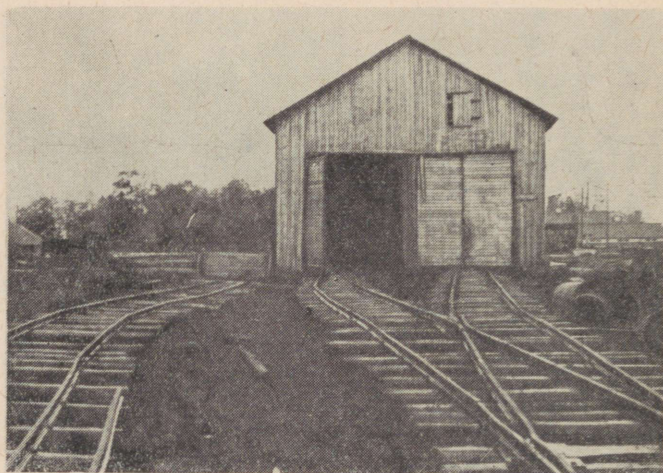
matel kvartalitel toimub väljavedu aga üldkasutatavaid autoteid mööda, kusjuures raielankide juurde pääsemiseks ehitatakse ajutised juurdesõiduteed puitkilpidest. Pärast metsamaterjali väljavedamist antud raielangilt lammutatakse nii ajutised raudteeharud kui ka auto-kilpteed ning viiakse teise kohta.

Metsapunktil on väljaveoplaani täitmiseks küllaldane arv mootorvedureid ja suur vagunipark. Metsaveoautodega aga varustab metsapunkti Rakvere metsatööstuskeskuse auto- baas.

Metsa ülestöötamiseks on metsapunktil suur arv kergeid ühemehe-elektrisaage, mis töötavad kõrgendatud sagedusega voolul. Kahemehesaage, mida kasutati veel mõni aasta

tagasi, ei ole enam näha ei metsas ega ka laoplastidel: need on metsa ülestöötamisel jäädavalt kõrvale heidetud. Töölised on kiiresti õppinud töötama mehhaniseeritud tööriistadega ja hindavad neid.

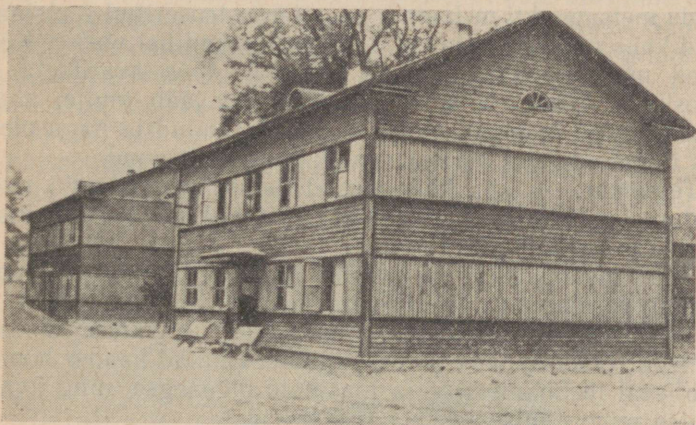
Puud veetakse metsaveo raudtee- või autoteeharude juurde spetsiaalsete kokkuveo-traktorite KT-12 abil tervete laasitud tüvedena. Vedamiseks tõmmatakse tüvede ladvaotsad vintsi abil traktori kilbile, kuna tüükaotsad jäävad lohisema mööda maad.



Joonis 3. Tudu metsapunkti mootorvedurite depoo

Tänu metsa väljaveo mehhaniseerimisele oli Tudu metsapunkt meie vabariigis üks esimesi, kes hakkas metsa välja vedama tervete tüvedena, kasutades selleks vennasvabariikide kogemusi. See võimaldas metsapunktil puidu tükeldamise ja sorteerimise tööd üle viia lõpplattu, vähendada tööliste arvu metsas ning tõsta töö tootlikkust puidu tükeldamisel ja väljaveol.

Enne tüvedena väljaveo kasutuselevõtmist laaditi kraanade abil peamiselt palke, kuna küttepuidu, paberipuidu, kaevandustoepuidu, tiku- ja vineeripakkude laadimine toimus käsitsi. Nüüd on lühimaterjalide käsitsi laadimine täielikult asendatud kraanade jõul laadimisega. Tööliste ülesandeks on nüüd ainult mehhanismi käsitsemine ning



Joonis 4. Tööliselamud Tudu metsapunktis



Joonis 5. Tööliste individuaalelamud Tudu metsapunktis

tüvekimbu külge- ja lahtihaakimine. Tüvede peale- ja maha-laadimiseks kasutatakse autokraanasid, traktorikraanasid, Tudu metsapunkti mehaaniku poolt konstrueeritud spetsiaal-seid kahe noolega kraanasid ning ühetrumlilisi vintse. Kõik need mehhanismid töötavad ladusalt, ilma avariideta ja kooskõlas teiste tööfaasidega. Vaatajal jääb mulje, nagu oleksid need mehhanismid siin alati töötanud ja nagu oleksid inimesed juba lapsest saadik neid käsitsenud.

Tegelikult on aga kõik metsatööstusemehhanismid meie kodumaise tehnika uudistooted, ehitatud nõukogude inse-neride projektide järgi.

Tudu metsapunktis on olemas remonditöökoda ja depoo, mis on varustatud treipinkidega, puurmasinatega, elektri- ja gaasikeevitusaparaatidega ning tõste- ja transpordisead-metega. Lukkseppade ja mehaanikute vilunud kaader hoolit-seb seal mehhanismide ja masinate õigeaegse ning kvali-teetse remontimise eest.

Palju hoolt on Tudu metsapunktis pühendatud elamute ehitamisele. On loodud töölisasula nägusatest ja hästikor-rastatud kahekorruselistest elumajadest, kus elab enamus metsapunkti kaadritöolistest. On ehitatud ka terve rida indi-viduaalelamuid. Elektrisaemotorist Ernst Viibur elab oma isiklikus majas. Elektrisaemotoristi abi Ferdinand Urbas, veotöoline Alfred Piilu ja paljud teised elavad metsapunkti poolt nende jaoks ehitatud individuaalelamuis. Asulas tööta-vad kool, klubi, haigla, saun, kauplus, teemaja ning leiva-tööstus. Tööstust ja asulat varustavad elektrienergiaga kaks elektrijaama — 60-kilovatise võimsusega diiseljaam ja 20-kilovatise võimsusega gaasigeneraatorjaam.

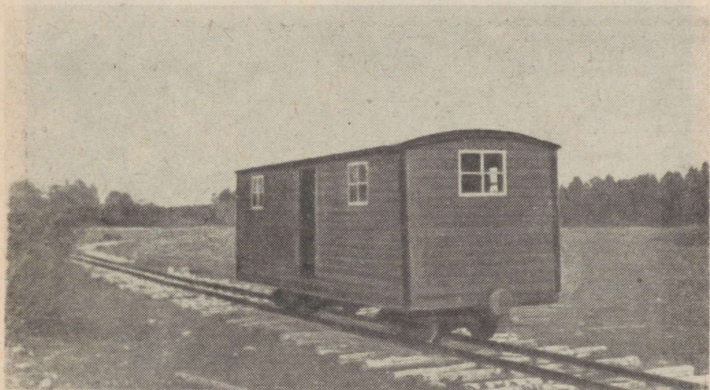
Tudu asulasse on ehitatud taaratsehhi, mille ülesandeks on küttepuidu väärtusega metsamaterjalide ümbertöötamine taaralaudadeks. Nüüd, kus taaratsehhi juurde on ehitatud veel kahe saekaatriga saagimisosakond ja üles seatud hoovelmasin, on tsehhi muutunud nagu omaette tööstusette-võtteks, kus leiavad tööd ka metsapunkti tööliste perekonna-liikmed.

Metsapunktil on neli meistrijaoskonda. Üks neist tegutseb metsaveo-raudtee tegevuspiirkonnas, teine autotee tegevus-piirkonnas, kolmas ja neljas aga teostavad talveperioodil hooajalisi metsavarumistõid, kuna suveperioodil on nende ülesandeks vaigukogumine.

Kuigi töö algab raielankidel kell kaheksa hommikul, võib juba enne kella seitset näha asulas tööülikondades inimeste

liikumist. Need on mootorveduri motorist, tema abi ja majandusauto juht, kes ruttavad tööle, et oma masinaid tööliste töökohale viimiseks õigeaegselt ette valmistada. Samuti ilmuvad meistrid Ilmar Pajupuu ja Uno Soidla ning kümnikud ammu enne töölesõitu, et kaasa võtta vajalikke tagavaraosi ja materjale.

Täpselt kell seitse kõlab signaal tööliste väljasõiduks. Töölisasulast väljuvad mootorvedur Kaukvere meistrijaoskonda ja inimeste veoks kohandatud veoauto Oonurme



Joonis 6. Vagun tööliste tööleviimiseks ja kojutoomiseks Tudu metsapunktis

meistrijaoskonda. Mootorvedurile on külge haagitud kaks vagunit. Esimene neist on sisustatud tööliste veoks, teine aga on laaditud generaatoriklotsidega ja muu päeva jooksul vajamineva varustusega.

Metsas algab pingeline töö puude langetamisel ja laasimisel ning laasitud tüvede kokkuveol ja pealelaadimisel. Mitte väiksema tempoga töötatakse samal ajal Tudu asulas puidu tükeldamisel ja sorteerimisel ning taaralaudade valmistamisel. Töökojas on metsapunkti mehaanikul Johannes Purgil aga kibe-kiire traktorite ja elektrijaama remontimisega.

Õhtul muutub metsapunkti kontoris tavalisest elavamaks. Metsast tagasi jõudnud meistrid, kümnikud ja brigadiirid kannavad ette vahetuse töötulemusi ja jutustavad päeva jooksul esinenud takistustest ja raskustest. Metsapunkti teh-

niline juhataja Simo Nõmme kuulab neid kõiki tähelepanelikult, teeb endale märkmeid ning annab lühikesi ja selgeid korraldusi ühe või teise puuduse kõrvaldamiseks. Saanud ammendava lahenduse kõigile küsimustele ja vajalikke näpunäiteid järgmise päeva töö organiseerimiseks, lahkuvad tööde juhatajad üksteise järel, mõeldes koduteel veel kord läbi homse töö üksikasju.



Joonis 7. Rakvere metsatööstuskeskuse insener I. Simmermann kontrollib tehnoloogilise kaardi täitmist Tudu metsapunktis  
Pildil: vasakul — Tudu metsapunkti insener E. Roonet, keskel  
meister U. Soidla ja paremal — I. Simmermann

Nagu juba märgitud, on Tudu metsapunkt üks nooremaid meie vabariigis, kuid oma lühikese tegevusaja jooksul on ta suutnud anda kaunis palju tähelepanuväärivaid eesrindlasi, kes käsitsevad meisterlikult mehhanisme, saavutades nendega töötamisel suurepäraseid näitajaid.

Suurem osa eesrindlasi on, võiks öelda, üles kasvanud metsavarumis- ja metsamajandustööl. Paljud neist on veel metsa üles töötanud kahemehesaega, metsamaterjale välja vedanud hobustega ning saanud närust töötasu. Kuid nüüd on kõik teistmoodi.

## Metsapunkti noorim elektrisaemotorist Voldemar Aitsar

Tudu metsapunkti üks paremaid eesrindlasi Voldemar Aitsar jutustab: «Sündisin ma siinsamas Tudu asulas. Isa väike maatükk ei suutnud toita meie 8-liikmelist perekonda. Kui lõpetasin 1941. aastal algkooli, hakkasin isaga käima



Joonis 8. Tudu metsapunkti elektrisaemotorist Voldemar Aitsar

metsatööl. Esialgu olin hobusepoisiks ja tegin muid kergemaid töid, hiljem aga, alates 1945. aastast, töötasin metsamaterjali laadimisel ja ülestöötamisel.»

Kui asutati Tudu metsapunkt, oli Voldemar Aitsar esimene, kes tuli metsapunkti juhataja juurde ja palus ennast võtta kaadritööliseks.

Esialgu anti tema käsutusse hobune ja ta hakkas metsamaterjali välja vedama raudtee äärde. See töö Aitsarile eriti

ei meeldinud — teda meelitasid mehhanismid. Ka metsapunkti juhataja sai sellest aru ja saatis varsti Aitsari elektrisaemotoristide kursusele.

1949. aastal oligi V. Aitsar üks esimesi ning ühtlasi üks nooremaid, kes sooritas elektrisaemotoristi eksami ja alustas tööd elektrisaega.

See oli noore töölise soovidele vastav töö. Ta kodunes kiiresti mehhanismi käsitlemise ja hooldamisega. Juba esimese kahe nädala järel hakkas ta täitma töönorme. Sellest ajast peale on ta vahetpidamata töötanud elektrisaemotoristina, täites norme 120—150-protsendiliselt ja teenides 1200 kuni 1500 rubla kuus.

Meenutades oma töö esimest perioodi, räägib Aitsar: «Alguses oli raske harjuda. Ei osanud kaablit õigesti vedada raielangil, ei teadnud, kuidas parem on puud sälgata ja kuidas on parem langetada. Peale selle olid esimesed elektrisaed — normaalsagedus-elektrisaed БАКОПП — kaunis rasked, tervelt 18 kilogrammi. Mis nüüd viga töötada,» jätkab Aitsar, «uued saed ЦНИИМЭ-К5 on ju vanadest vakoppidest palju kergemad, kaaluvad kõigest 9 kilogrammi ja ei kuumene nii kiiresti. Nende saagidega võib tõepoolest töötada!»

Sm. Aitsar eluneb Tudu töölisasulas, kus tal ühes kahekorruselises majas on kasutada korter kõigi mugavustega.

### **Vedurijuht Viktor Pavlov**

Huvitav on noore tööeesrindlase, mootorveduri motoristi Viktor Pavlovi elukäik.

Sel ajal, kui saksa anastajad okupeerisid Eesti, evakueerus ta 13-aastase poisikesena koos isaga tagalasse. Kogu Isamaasõja kestel võitles isa rindel, Viktor aga töötas tehases. Pärast sõja lõppu tuli ta koos isaga tagasi sünnimaale ning jäi peatuma Tudusse.

Kuni metsapunkti organiseerimiseni käis ta mitmesugustel töödel — metsavarumisel, metsakultuuritöödel jne. Esialgne töö metsapunktis käsitsi raiel ja hobusemehena metsa kokku- ja väljaveol ei meeldinud Pavlovile. Ta oli tehases harjunud tehnikaga ja sellepärast palus, et talle antaks tööd mehhanismidel.

1950. aasta algul suunatigi Pavlov traktoristide kursusele. Komandeerimistunnistust kätte andes ütles talle metsa-

punkti juhataja: «Soovin sulle head edu, Viktor! Opi hästi ja pea alati meeles, et kokkuveotraktor ei ole mitte harilik traktor. See on keerukas gaasigeneraatoriga masin. Tüvede mehhaniseeritud pealelaadimise jaoks on ta varustatud vintsi ja liikuva kilbiga. Kõike seda tuleb hästi tundma õppida ja selle täielik käsitsemisoskus omandada.»

Viktor Pavlov sooritas kursuse ning temast sai hea traktorist.

Pavlov ei saanud aga kuigi kaua traktoristina töötada. Metsapunkt sai mootorvedureid ja ehtas metsaveoraudtee. Saabus aeg, mil oli vaja alustada metsa väljavedu mootorveduriga, kuid puudus vedurijuht. Pöörduti Pavlovi poole, et ta võtaks mootorveduri juhtimise enda peale. Pavlov nõustus, kuid tingimusel, et temale antakse vastavat abi uue mehhanismi tundmaõppimiseks. Algas visa töö — päeval ühes mehaanikuga mootorveduri juures ja õhtul kodus juhendite ning raamatute taga. Oli vaja tundma õppida mitte üksnes mootorveduri ja vagunite ehitust ning nende hooldamise ja teenindamise reegleid, vaid ka raudteetranspordi kasutamise ja liiklemise eeskirju.

Esimene väljasõit toimus alles pärast kolm nädalat kestnud visa tööd. Algul oli palju raskusi. Ei olnud väljaõppinud haakijaid ega mootorveduri ja vagunite remondi lukkseppi. Puudus ka depoo ja töökoda — need olid alles ehitamisel. Kuid see kõik ei kohutanud noort iseõppinud vedurijuhti.

Uhkusetundega tuletab Pavlov meelde neid raskeid päevi, kus ta hommikutü 26-kraadise külmaga soojendas ja käivitas mootorvedurit. Igaüks, kellel on tulnud töötada gaasigeneraatormasinaga, teab, kui raske ülesanne on pakase ilmaga selle käivitamine. Mootorveduri puhul on see veel raskem seetõttu, et mootorveduri mootorile on raske soojendamiseks juurde pääseda.

Võrreldes esimeste kuudega on vedurijuht Viktor Pavlovi töötingimused sootuks muutunud. Nüüd seisab mootorvedur ülevaatuse ja remondi ajal korralikus depoos, kus mehaanik ja lukksepad vedurijuhi osavõtul kontrollivad vedurit täpselt kinnitatud graafiku järgi ning kõrvaldavad kõik märgatud defektid ja rikked. Tänu õigele remondile ja profülaktikale ei ole Pavlovil kogu töötamisaja kestel esinenud ainustki avariid ega tööseisakut. Ta täidab kuu-töönorme järjekindlalt 140—160-protsendiliselt ning teenib 1200 kuni 1600 rubla kuus. Kui küsiti, milliseid soove tal on töö- ja

elamistingimuste parandamise osas, siis vastas Pavlov, et elutingimuste kohta tal ei ole mingisuguseid pretensioone, kuid metsapunkti juhatajalt ootab ta raudtee seisukorra parandamist.

### Elektrisaemotorist-ratsionaliseerija Artur Viibur

Kui 1949. aastal saabus Tudu metsapunkti partii elektrisaage, oli nende soovijaid palju. Ühe sae sai ka Artur Viibur. Algas visa töö — algul teoreetiline õppus metsapunkti kontoris, hiljem praktilised õppused metsas. Pärast õppust korraldati katsed, anti vastavad tunnistused, ja senised õpilased asusid iseseisvale tööle.

Jutustades oma esialgsest tööst elektrisaega, meenutab A. Viibur: «Vilumata saemotoristile tekitab erilisi raskusi



Joonis 9. Tudu metsapunkti elektrisaemotorist Artur Viibur

puude sälkamine, see võtab palju aega ja viib tööviljakuse madalaks. Proovisin ja tegin kindlaks, et kui teha üks horisontaalne ja teine kallak lõige, nii et klopp saagides välja tuleb ilma kirve abita, läheb sälkamine kiiremini kui saega kahe paralleelse lõike tegemisel ja nendevahelise klopi väljalöömisel. Nõnda siis hakkasingi töötama. Varsti järgnesid kõik teised Tudu metsapunkti langetajad minu eeskujule.»

Uue tehnika juurutamisel kerkib üles hulk praktilisi küsimusi, mille lahendamine langeb peamiselt tööliste ja meistrite õlgadele. Nii ei olnud elektrisaagide saamise momendil veel välja töötatud ratsionaalseid skeeme kaablivõrgu ja harukarpide paigutamiseks raielangi mitmesuguse laiuse ja pikkuse juures, ei olnud kindlaks määratud brigaadi arvuline koosseis metsa ülestöötamiseks sortimentidena, ei olnud leitud ratsionaalseid tehnoloogilise protsessi skeeme metsa ülestöötamiseks väikeste või suuremate brigaadidega. Lahendamata oli veel terve rida küsimusi. Kõigi nende küsimuste praktilisest lahendamisest on A. Viibur võtnud aktiivselt osa.

### Traktorist-mehaanik Riho Roonet

Pärast seda, kui kulak oli kontrollinud mitme traktoristi tööd, kes tulid tema juurde teenistust otsima, teatas ta: «Sina poisiklutt jääd tööle, aga need ülejäanud võivad minna oma teed.» Sel viisil võeti 16-aastane Riho Roonet 1939. aastal esmakordselt tööle.

Kuigi töö oli ajutine, rõõmustas Roonet sellegi üle, sest ta kuulus perekonda, mis koosnes üheksast hingest, kellele väike maalapike ei suutnud enam tööd ja leiba anda. Sirguvad perekonnaliikmed olid sunnitud otsima tööd väljastpoolt.

Peab tähendama, et Riho Rooneti erakordne visadus ja andekus andsid talle võimaluse peaaegu alati leida tööd, küigi see tollal oli äärmiselt raske. Ta töötas paljude kulakute juures, küll rehepeksumasina mehaanikuna, küll motoristina, küll autojuhina. Alles pärast nõukogude võimu taaskestamist Eestis avanes Roonetil võimalus oma mitmekülgset andekust ja oskusi rakendada täies ulatuses.

See oli 1950. aastal, kui Tudu metsapunkti juhataja kabinetti astus tugev, keskmist kasvu elavate silmadega keskeline mees ning palus ennast tööle võtta. Pärast lühikest

vestlust lepitati kokku, et Roonet asub metsapunkti tööle traktoristina. Kuna ta aga varem ei olnud töötanud gaasigeneraatortraktoril KT-12, siis lubati teda saata peatselt algavale kursusele.

Kui juhataja päris põhjuste üle, mis teda sundisid lahkuma endiselt töökohalt, vastas Roonet: «Mul on **Tudu** sünnikoht ja isamaja, ka vennad töötavad siin. Niikaua kui ei olnud metsapunktil mehhanisme, polnud mul siin midagi teha. Nüüd aga võin töötada oma kodukohas.»



Joonis 10. Tudu metsapunkti eesrindlik traktorist  
Riho Roonet

Pärast tööle asumist hakkas ta vabal ajal iseseisvalt tundma õppima traktorit KT-12. Gaasistamisseadis oli temale uudis ja ta pühendas sellele kõige rohkem tähelepanu. Ta uuris hoolega kütuse gaasistumise seadusi, gaasi koostist generaatoris, gaasi liikumise teid, puhasteid ja põlemise seadusi.

Enne kui traktor usaldati Rooneti käsutusse, kontrollis mehaanik Rooneti teadmisi traktori ehitusest ja kütuse gaasistumise protsessist. Vastused olid selged ja täielikud. Roonet tundis traktorit põhjalikult, ja mitte üksnes selle ehitust ning osasid, vaid ka traktori remondivahelisi töötamise aegu.

Pärast traktori vastuvõtmist ei sõitnud Roonet kohe raie-langile, vaid õppis veel mitu päeva traktori tegelikku käsitlemist. Ta käivitas ja seiskas mootorit, harjutas edasi- ja tagasiliikumist ning vintsimist. Samal ajal reguleeris ta

gaasi- ja õhuklapi trosse, korrastas friktsioontrumlite pidureid ja seadis korda palju muud, mida mõni teine traktorist ei oleks märganudki.

Juba esimestest päevadest peale hakkas Roonet täitma töönorme 120—130-protsendiliselt. Aastase töötamise järel tõusis tema normitäitmise protsent juba 160-le ning tema töötasu küündis kuni kolme tuhande rublani.

Eeskujuliku töö eest on NSV Liidu Metsa- ja Paberi-tööstuse Ministeeriumi ja Metsa- ja Paberitööstuse Tööliste Ametiühingu Keskkomitee poolt Riho Roonetile mitu kvartalit järjestikku omistatud aunimetus «Parim traktorist».

Rooneti edusammud ei tulnud iseenesest, need saavutati visa tööga. Ta algas sellest, et seadis sisse traktori remontimise ja profülaktilise teenindamise jaoks kindla graafiku.

Töös saadud kogemuste najal tegi Roonet kindlaks, et traktori gaasigeneraator töötab korralikult ja ilma ettenägemata seisakuteta siis, kui teda puhastada iga kuue päeva tagant. Gaasi peenpuhastid tuleb sooja veega läbi pesta iga kahe nädala tagant ja jäme puhastid puhastada samaaegselt gaasigeneraatoriga.

Seesuguse hooldamise juures hakkas Rooneti traktor töötama püsivalt ning mootor arendas head võimsust, võimaldades mõnel päeval täita norme kuni 200-protsendiliselt. Traktori igapäevane tehniline hooldamine ja määrimine toimub pärast töö lõppu. Selleks jäävad traktorist ja tema abi 10—15 minutiks kauem tööle.

Pärast lühiajalist töötamist tuli Roonet veendumusele, et senine traktori teenindamise viis ei ole ratsionaalne. Tüvede külgehaakija väsis vahetuse lõpu poole ära ning ta töötempo hakkab langema. Samal ajal aga traktoristi abil ei ole küllaldast töökoormust, kuigi tema tasu päevanormi täitmise eest on võrdne haakija omaga — 29 rubla 80 kop. Ta asendas haakija teise traktoristi abiga. Nüüd valmistavad kaks traktoristi abi vaheldumisi ette tüvede kimpe traktoriga äravedamiseks. Sel ajal kui üks neist saadab järjekordset tüvede kimpu estakaadile, silmustab teine raielangil vajaliku arvu tüvesid, moodustades neist kimbu järgmise veokäigu jaoks, millele ise kaasa sõidab. Kummalegi abile on kinnistatud 15—20 silmustrossi (tšokkerit).

Selle viisi järgi töötades saavutas Roonet mitte üksnes väljatöötuse järsu suurenemise vahetuses, vaid õpetas ühtlasi kiiresti oma abidele selgeks traktori hooldamise ja juh-

timise. See süsteem on võimaldanud Roonetil töö käigus välja õpetada juba neli asjatundlikku traktoristi, kes on asunud töötama oma õpetaja eeskuju järgi ja samuti täidavad töönorme 1,5—2-kordselt.

Väga harva juhtub, et Roonet pöördub traktori remontimisel abi saamiseks mehaanikatöökoja poole. Ta kõrvaldab tavaliselt kõik rikked ise koos abidega, kes seejuures saavad väga hea praktika tulevase töötamise jaoks traktoristidena. Rooneti traktor satub mehaanikatöökotta peamiselt keskmiste ja kapitaalremontide läbiviimiseks.

### Mehaanik-ratsionaliseerija Johannes Purk

Johannes Purk oli alles 17-aastane, kui ta isa suri. Johannes Purgil tuli katkestada õppimine gümnaasiumis ja hakata tööd otsima. Kodanlikus Eestis ei olnud algajal noorukil, kellel puudus kindel elukutse, kerge tööd leida. Rohkem kui aasta eksles noormees mööda Eestimaad ringi, otsides tööd, kuid tagajärjetult. Lõpuks võeti ta ühele Soome laevale — esialgu küll köögitöölisena, hiljem sai ta aga madruseks. Nii sõitis ta 1940. aastani madrusena ja hiljem masinisti abina mitmesugustel Soome ja Rootsi laevadel.

Pärast nõukogude korra kehtestamist Eestis pöördus Purk kodumaale tagasi ja sai koha ühele Baltimere tsiviil-laevastiku laevale.

Saksa anastajate kallaletung meie kodumaale katkestas ka Johannes Purgi rahuaegse töö. Kuni 1942. aastani teenis Purk mitmesugust tüüpi sõjalaevadel, võttes aktiivselt osa merelahinguist vaenlase eskaadritega. Oma kaasmaalastega kohtus ta uuesti 1942. aastal Eestj Korpuses.

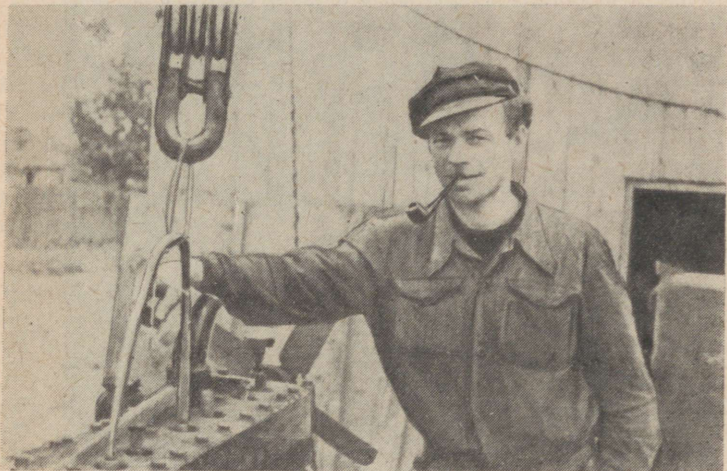
Pärast sõda töötas Purk mitmel töökohal — mehaanikuna Võru autotranspordibaasis, peamehaanikuna Kohtla-Nõmme põlevkivikaevanduses ja töökodade juhatajana Rõuge masina-traktorijaamas.

Tehnilise kirjanduse kaudu oli Purk juba enne tuttav selle tehnikaga, mida kasutatakse metsavarumisel. Kui teda aga määrati metsapunkti mehaaniku kohale, hakkas ta metsavarumise mehhanisme põhjalikult tundma õppima.

Praktilised kogemused laeva mehhanismide käsitlemisest ja hoolikas teoreetiline ettevalmistus löid kindla aluse ka tema tööle metsapunktis. Mehaanik Purk õigustas täiel määral temale osutatud usaldust. Juba lühikese aja järel

hakati Tudu metsapunkti mehhanismidega mitte ainult täitma, vaid ka tunduvalt ületama plaani.

Johannes Purgile olid omaseks saanud laeval valitsev kord ja distsipliin, mis ta on kaasa toonud metsapunkti ning jaganud ka oma alluvaile. Ta seadis kõigepealt sisse kindla graafiku mehhanismide profülaktiliseks remondiks, kehtestas kindla režiimi mehhanismide teenindamisel,

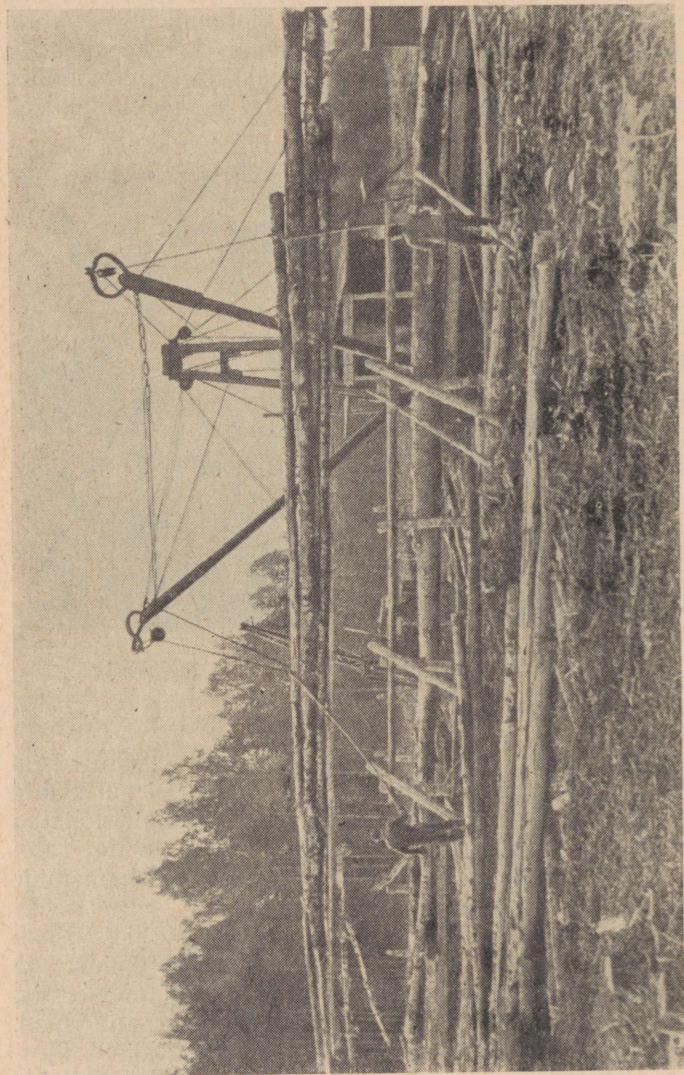


Joonis 11. Tudu metsapunkti mehaanik-ratsionaliseerija Johannes Purk

nende puhastamisel ja määrimisel, soetas iga mehhanismi jaoks komplekti kiiresti kuluvaid või kergesti murduvaid tagavaraosi ja varustas kõik mehhanismid vajaliku hulga tööriistade ja remontimisvahenditega. Kõigi nende abinõude rakendamine lõi vajalikud eeldused mehhanismide edukaks tööks ja paremaks kasutamiseks.

Johannes Purk on mitte üksnes hea mehaanik, kes oskab organiseerida mehhanismide korralikku hooldamist ja nende eeskujulikke tööd — ta on ka tubli ratsionaliseerija.

Juba pikemat aega jälgis Purk laadimiskraana tööd. Tema arvates oli kraanal suur defekt. Nimelt kõikus ülestõstetud raskus kaua kraana noole all ja selle asetamine koormasse võttis palju aega, mille tõttu kraana tootlikkus vähenes.



Joonis 12. Johannes Purgi poolt konstrueeritud ja ehitatud kahe noolega laadimiskraana tüvesid peate laadimas

Purk tegi ettepaneku: asendada ühetrumliline vints kahe-  
trumliliselega, suurendada kraana tõstejõudu, suurendada  
raskuse tõstmise kiirus 0,4 meetrilt 0,7 meetrile sekundis  
ja monteerida kraanale kaks paaristõotavat noolt.

Mehaaniku ettepanek leidis heakskiitmist. Juba üle kahe  
aasta töötab tüvede pealelaadimisel suurepäraselt Johan-  
nes Purgi poolt konstrueeritud kahe noolega kraana, mis  
iga päev ületab kehtivaid tehnilisi norme.

Mehaanik Purk on esitanud ja juurutanud veel terve rea  
teisigi väärtuslikke ettepanekuid.

Minnes Tudu raudteejaamas asuvale tükeldamisplatsile,  
võib näha juba eemalt kõrget masti, mille tippu perioodili-  
selt mingi raskus trossi ja ploki abil tõuseb ja siis jälle alla  
laskub. See on Purgi ettepanekul ehitatud seadis, mis auto-  
maatselt veab tagasi mahalaadimisvintsi vagoneti. Varem  
veeti vagonett tagasi käsivintsi abil, mis nõudis täiendavat  
tõojõudu ja aega.

Traktorite kiireks soojendamiseks talveperioodil konst-  
rueeris Purk aurusoojendaja, mille kasutuselevõtmine  
vähendas enam kui kaks korda mootorite käivitamise aega.

Purgi ettepanekul ja tema otsesel juhtimisel on konst-  
rueeritud ja ehitatud ka sagedusmuundaja, mis muundab  
50-hertsilise voolu 200-hertsiliseks, ja kombineeritud liikuv  
elektrijaam, millega on võimalik anda samaaegselt kõrgen-  
datud sagedusega voolu elektrisaagide jaoks ja normaal-  
sagedusvoolu muude mehhanismide jaoks.

## Tsükligraafik

Oli hommik. Kell ei olnud veel seitse, kui garaaži ilmus  
metsapunkti tehniline juhataja Simo Nõmme. Ta kontrollis  
mootorvedurite ja veoautode ettevalmistamist vahetuseks  
ning päris meisritelt üht-teist: kui palju hommikuks jäi  
langetatud puid, kas traktorid jõudsid vanal raielangil kõik  
tüved kokku vedada, kas traktoril number 4 on lõpetatud  
profülaktiline remont jne.

Sõitnud koos töölistega raielangile, ei jäänud tehniline  
juhataja, nagu tavaliselt, pikemalt peatuma üksikute töö-  
operatsioonide juures. Ta kontrollis elektrisaage ja elektri-  
jaama, andis kraanajuhile korralduse, et ta esmajoones  
laadiks ära eelmisel päeval kokkuveetud tüved. Kontrolli-

nud kokkuveoks ettevalmistatud vöötmetel metsa seisukorda ja koosseisu, andis ta meistrile korralduse asuda kokkuveole vöötmetelt 4 ja 6 ning seejärel vöötmetelt 12 ja 14 — vöötmetelt, kus oli rohkem kuuske — et täita käesolevaks kuuks saadud suurendatud ülesannet kuuse-paberipuude äralaadimiseks Viktor Kingissepa nimelisele Riiklikule Tallinna Tselluloosi- ja Paberitööstuse Kombinaadile. Liikudes raielangil, vestles ta langetajatega, traktoristidega, oksalaasijatega ja teiste töölistega.

Lõunavaheajaks oli Simo Nõmme jõudnud kontrollida kogu tootmisprotsessi raielangil, anda vajalikke korraldusi meistritele ja vestelda töölistega. Ta oli jõudnud veendumusele, et töö läheb täie hooga, nii nagu ta seda oli harjunud nägema.

Pärast seda, kui töölisid olid lõunastanud, palus tehniline juhataja neid koguneda elektriijaama juurde. Pöörduedes tööliste poole, sõnas Nõmme: «Selle raielangiga saame valmis 5—6 päeva pärast, see tähendab, et järgmise kuu esimesest läheme üle uuele, suurele raielangile. Mina arvan, et uuel raielangil tuleks meil asuda töötama tsükligraafiku järgi.»

Kõik töölisid jäid tähelepanelikult tehnilist juhatajat kuulama. Nad teadsid, et temal ei ole kombeks tühje sõnu teha. Nõmme rääkis väga lihtsalt ja selgelt, et tsükligraafiku alusel töötamine on uus, progressiivne töömeetod ja et kõikjal vennasvabariikides, kus on mindud üle tsükligraafikule, on tööliste tööviljakus tunduvalt tõusnud. Ta seletas, et tsükligraafiku järgi töötamise puhul jaotatakse raielank tsükliiribadeks selliselt, et igal ribal oleks võrdne kogus puitu. Seda puidu kogust nimetatakse ühtlasi ka tsüklinormiks. Igas vahetuses veavad traktoristid tüved välja ühelt seesuguselt tsükliiribalt, oksalaasijad laasivad puud teisel samasugusel tsükliiribal ja langetajad langetavad puud kolmandal tsükliiribal. Kui iga lüli tuleb vahetuse jooksul toime oma tsüklinormiga, loetakse tsükligraafik täidetuks kogu kompleksbrigaadi osas. Tsüklinorm määratakse 15—25 protsendi võrra suurem kui kokkuveomehhanismide tariifinormide summa, sest see peab olema progressiivne norm. Kui kuu jooksul on ettenähtud tsükliite arv täidetud, saavad töölisid preemiat 20% tariifisest tasumäärast, iga ületatud tsükli eest makstakse aga veel preemiana 5% tariifimäärast.

Tsükligaafiku küsimus hakkas töölisi tõsiselt huvitama. Nad esitasid terve rea küsimusi: kuidas täita siis tsükligaafikut, kui traktor rikki läheb? Kuidas on nende päevadega, mis kuluvad üleminekuks ühelt langilt teisele? Kuidas toimub raielankide ettevalmistamine tsüklimeetodi



Joonis 13. Tudu metsapunkti tehniline juhataja Simo Nõmme

puhul? Selletaolisi küsimusi oli palju. Kõigile neile andis Nõmme selgitavad vastused. Ta seletas, et brigaadile antakse varumehhanismid — traktor, elektri jaam ja elektrisaed, mis võetakse kohe tarvitusele siis, kui mõni töötav masin või mehhanism rivist välja langeb. Ülekolimiseks vajalikud päevad võetakse arvesse juba tsükligaafiku koostamisel, seega ei mõjuta need graafiku täitmist. Ettevalmistustööde jaoks eraldatakse metsapunkti poolt eribrigaad, kes valmistab ette raielangi, ehitab järkamisestakaadi ja sorteerimisraudtee ning tee kuni raielangini.

Küsimuse igakülgse arutamise tulemusena tehti seal samas otsus uuele langile üleminekul asuda töötama tsükligaafiku järgi.

Tehniline juhataja jõudis koju tagasi alles hilja õhtul, sest ta käis vahepeal uuel raielangil ning vaatas selle põhjalikult üle. Ta määras ära järkamisestakaadi asukoha, tsükli-ribade sihid ja traktori kokkuveoteed. Kui kõik oli läbi mõeldud, ära mõõdetud ja taskuraamatusse vajalikud skeemid ning märkmed tehtud, käis Nõmme veel kord raielangil läbi, kontrollides tehtud skeemi.

Varsti pärast seda esines Tudu metsapunkti tehniline juhataja Rakvere metsatööstuskeskuses ettekandega raielangil tsüklimeetodil ülestöötamise projekti kohta. Arutlus oli elav, esitati palju küsimusi. Kuid projekt oli koostatud üksikasjaliselt; selles ei olnud ka kõige väiksemad pisi- asjad kahe silma vahele jäänud. Tehnilise juhataja poolt esitatud projekt ja tehnoloogiline skeem kinnitati ilma muudatusteta.

Töö organiseerimine tsükligaafiku järgi tõi Simo Nõmmele palju tööd juurde. Oli vaja õigeaegselt ette valmistada raielank, algladu ja estakaad, ehitada juurdesõiduteed, kohale toimetada varumehhanismid, -kaabel ja -tööriistad. Iga päev tuli instrueerida meistreid ja kontrollida tsükli-ribade eraldamist. Tsüklimeetodil töötavate brigaadide kohta oli vaja sisse seada eri arvestus.

Seda kõike tegi Simo Nõmme suure huviga, tundmata isegi väsimust.

Kui lõpuks ettevalmistustega lõpule jõuti ja algas langil ülestöötamine uue meetodi järgi, sõitis Nõmme iga päev koos tööliste ja meistritega raielangile ning tuli tagasi ühes nendega õhtul. Tihti võis teda veel hilisõhtul näha kontoris, kus ta tegi kokkuvõtteid päevasest tööst.

Tagajärjed ei toonud pettumust. Juba esimese kuu kokkuvõttes näitasid, et tööliste tööviljakus oli tõusnud 20—30 protsendi võrra ja mehhanismide kasutamine oli tunduvalt paranenud. Töölistel tekkis kollektiivne huvi päevagraafiku täitmise vastu. Langetajad hakkasid puid langetama ühtlasemalt ja püüdsid vältida latvade kuhjumist, sest see ras- kendab laasijate ja traktoristide tööd. Laasijad hakkasid paremini oksid laasima, sest nad said aru, et halb laasimine raielangil mõjub aeglustavalt estakaadi tööle.

Varumehhanismide tõttu muutus töö rütmiliseks ning graafik täitus lünkadeta. Tööliste töötasu tõusis tunduvalt. Tsükligaafiku rakendamisega tõusis tunduvalt ka metsa- punkti toodangu väljalase.

## B. METSATÖÖSTUSKESKUSTE NOVAATORID JA RATSIONALISEERIJAD

### Tartu metsatööstuskeskuse novaator Eduard Peldes

Ühel septembrikuu hommikul 1953. aastal sõitsid Tartu metsatööstuskeskuse Laeva metsapunkti kontori juurde kaks presendiga kaetud veoautot. Tunti, et need ei ole kohalikud masinad. Autodest väljusid Võru ja Viljandi metsatööstuskeskuse peainsenerid, metsatööstusmeistrid, brigadiirid ja metsapunktide tehnilised juhatajad. Peagi selgus, et külalised olid siia sõitnud tutvuma ratsionaliseerija, suurendatud brigaadi brigadiiri Eduard Peldesi töömeetoditega.

Lühikeses vestluses metsapunkti juhataja B. Rooga said külalised andmeid selle kohta, missuguste mõõdetega on raielank, kus töötab Peldes, missugune on puistu koosseis, kui suur on keskmine tüvemaht, missugused on pinnaseelised tingimused jne.

Metsas selgus külalistele kõigepealt, et raielank on jagatud osadeks ja iga osa omakorda pikiribadeks (joonis 15). Seni oli harjutud nägema, et raielank jaotatakse võotmeteks ja igale raietöölisele brigaadile antakse töötlemiseks oma vööde. Selle kohta jutustas Peldes: «Murdsin kaua pead selle üle, kuidas oleks parem organiseerida metsa ülestöötamist elektrisaagidega, kuidas teha nõnda, et igaüks meist võiks hästi ning ilma seisakuteta töötada. Tulin siis lõpuks niisugusele mõttele, et igaüks meist peab spetsialiseeruma teatud kindlale operatsioonile ja töö tuleb organiseerida konveieritaoliselt, nii et eri operatsioonid toimuvad kindlas järjestuses.

Selleks jaotamegi meistri poolt meile töötlemiseks antud raielangi neljaks suureks osaks, iga osa aga omakorda 15 meetri laiusteks ribadeks.»

Peldes käis ühes külalistega raielangi läbi ning näitas selle tegelikku jaotamist.

«Nagu te märkasite,» rääkis Peldes, «on igasse langi-

osasse toodud elektri kaabel. Selle abil varustatakse elektrisaed vooluga.

Meie brigaad on jagatud neljaks lüliks: langetajate lüli — 2 inimest, oksalaasijate lüli — 6 inimest, järkajate lüli — 2 inimest ja palkide koondajate, lühisortimentide virnastajate ning küttepuude lõhkujate ja ladujate lüli — 4 kuni 6 inimest. Üks lüli töötab ühel langiosal 2—3 tundi ja läheb siis üle järgmisele osale. Lülide liikumine toimub kellaosuti suunas. Näiteks langetajad, lõpetades töö esimesel osal, lähevad üle teisele osale, samal ajal ladujad ja küttepuude lõhkujad lähevad teiselt osalt kolmandale osale, järkajad — kolmandalt osalt neljandale ja oksalaasijad — neljandalt osalt esimesele (joonis 15). Langetamine toimub meil põikribaliselt, s. t. langetaja langetab risti üle kogu langiosa 5—10 meetri laiuse riba, vältides seejuures latvade kuhjumist. Ühtlasi tuleb hoiduda sellest, et puud ei langeks riba piiridele, sest sinna tulevad okste vallid. Ladujad ja palkide koondajad laovad materjalid ribale selliselt, et hobusega saaks neile juurde sõita.

Sel viisil töötades kvalifitseerub iga tööline teatavale tööle, harjub sellega ja tema tööviljakus tõuseb. Langetajate lüli abistab sageli järkajaid, sest langetamine võtab vähem aega kui järkamine.»

Külalised nägid eeskujulikku korda raielangil nii puude langetamisel kui ka materjalide ülestöötamisel, samuti kvaliteetset ettemärkimist ja tüvede järkamist. Seda kõike võimaldab iga töölise spetsialiseerumine teatava operatsiooni teostamiseks.

Tööjaotuse ja tootmisprotsessi õige organiseerimise tõttu hakkas brigaad täitma töönorme 120—130-protsendiliselt ning brigaadi liikmete töötasu tõusis 1500—1800 rublani kuus.


Eduard Peldesi rikkalikud raietöölise kogemused ja paljud teised tema väärtuslikud ettepanekud metsavarumisprotsessi organiseerimise ning mehhanismide parema kasutamise osas on ära kasutatud Tartu metsatööstuskeskuse töös.


Tema algatusel alustati võitlust elektrisaagide ja elektrijaama töövõime pikendamise eest.


Peldesi poolt sisseseatud korra kohaselt õlitatakse saeketti ja saelehe juhtsoont iga 20—30 minuti pideva saagimise järel, mille jaoks alati taskus kantakse vastavat kannu autooliga. Samuti õlitatakse saelehe otsmist tähthammast





Joonis 14. Laeva metsapunkti elektrisaemotorist-ratsionaliseerija  
Eduard Peldes


 - langetajate lüli


 - järkajate lüli


 - oksalaasijate lüli


 - lühimaterjali virnad


 - koondatud palgid


 - koondamata palgid


 - okste virnad

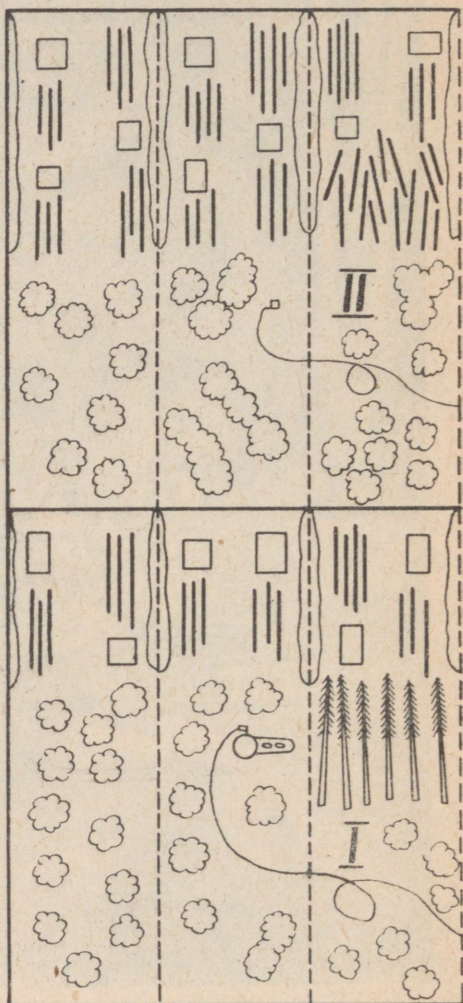
 - elektrikaabel

 - harukarp

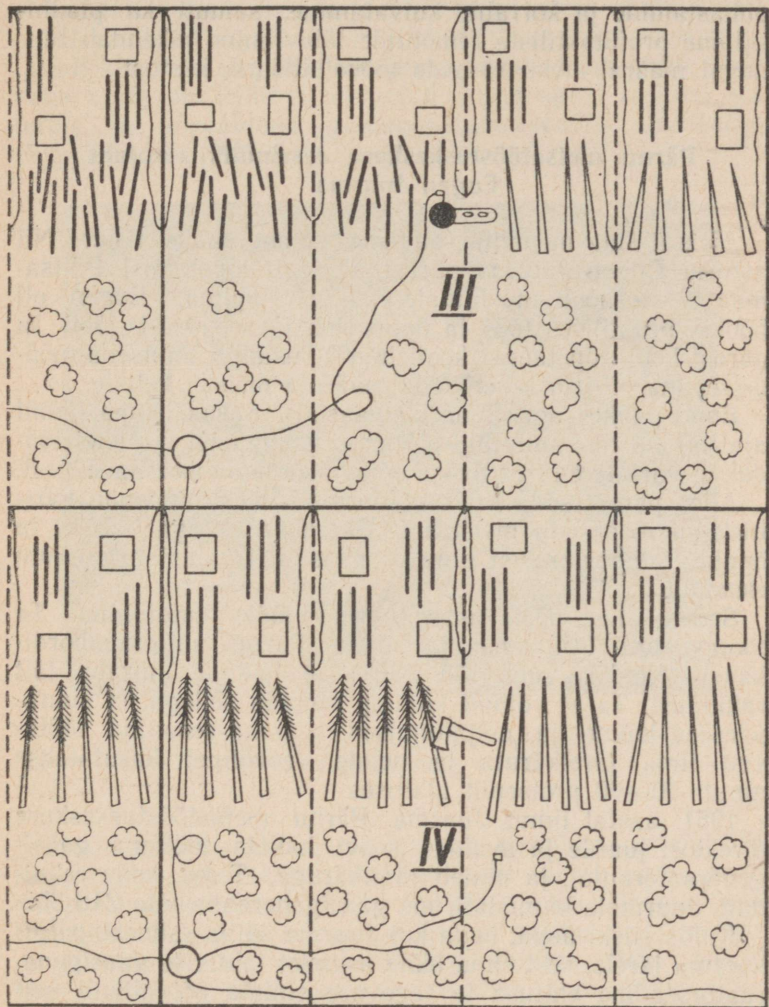
 - langetatud puud

 - laasitud tüved

 - kasvav mets



Joonis 15. E. Peldese skeem raielangi üles-



töötamiseks suurendatud brigaadiga.

ratast kuumendatud autooliga vähemalt kaks korda päevas.

Sae igapäevane korralik hooldamine, selle regulaarne puhastamine ja korralik kuivatamine, samuti ka plaanikohane profülaktiliste remontide läbiviimine pikendab tunduval määral elektrisaagide töökölblikkuse kestust.

## Pärnu metsatööstuskeskuse eesrindlik autojuht Eugen Juurma

Aleksei Juurma tahtis, et tema pojast saaks tisler. Nii astuski Eugen Juurma pärast algkooli lõpetamist Põltsamaa tööstuskooli mööblitislери kutset õppima. Eugen oli hoolas praktilises töös ja õppis hästi, seepärast jäeti ta pärast kooli lõpetamist kooli juurde, esialgu töölisena-mööbelsepana, hiljem taheti teda määrata meistri kohale.

Enne puhkes aga Suur Isamaasõda. Saksa okupatsiooni ajal oli Juurma sunnitud töötama igasugustel ajutistel töödel, et varjata ennast Saksa sõjaväkke mobiliseerimise eest.

Alles pärast sõda hakkas Juurma tööle Põltsamaa tööstuskooli mööbliala meistrina. Samal ajal aga hakkas ta õppima autoasjandust ning sooritas 1947. aastal autojuhi eksamid.

Sellest ajast peale asus Juurma tööle autojuhina. Ta töötas algul Põltsamaa ja hiljem Pärnu autotranspordibaasis. Kuid ka selle töö juures ei leidnud Juurma täit rahuldust. Ta ei võinud kuidagi leppida sellega, et suurepärased kolme- ja neljatonnised bensiini-veoautod töötavad ilma järelkäruta ja nende veovõimet kasutatakse ainult 50—60 protsendi ulatuses.

1951. aastal ilmus Juurma Pärnu metsatööstuskeskuse direktori juurde ja avaldas soovi hakata töötama gaasigeneraatorautol, ja nimelt järelkäruga. Tema soov rahuldati. Juurmale kinnistati uus gaasigeneraatorauto ZIS-352.

Kulus siiski aega, enne kui Juurma sõitis esimese palgi-koorma järele, sest enne tööle asumist tahtis ta gaasigeneraatorseadme ehituse ja tegevuse endale põhjalikult selgeks teha.

Päeval õppis ta praktilist osa, lahutades masinat osadeks, õhtul aga uuris kirjandust. Raskemate kohtade selgitamiseks tuli korduvalt pöörduda peamehaaniku poole. Alles pärast seda, kui kütuse gaasistumise protsess, gaasi

puhastamine jäme- ja peenpuhastis ning gaasigeneraatori, gaasipuhastite ja torujuhtmete hooldamise reeglid olid täiesti selged, sõandas ta asuda metsa väljaveole.

Kulutatud vaev masina ja gaasigeneraatori tundmaõppimisel ei olnud asjatu: noor juht tundis ennast rooli taga täiesti kindlana ja juhtis masinat niisama hästi nagu mõni vana autojuht. Talle ei tekitanud mingisugust raskust ära tunda ja kõrvaldada gaasigeneraatorseadme mistahes «kapriise» või rikkeid.



Joonis 16. Pärnu metsatööstuskeskuse eesrindlik autojuht Eugen Juurma

Ainult esimesed kuud oli Juurma tavaliste autojuhtide kirjas. Siis aga märgati, et kuu-kuult tõuseb tema poolt väljaveetud puidukogus ja ulatub juba eesrindlaste tasemeni. Selgus, et see ei ole ajutine nähtus, vaid et tõus on järjekindel. Nii astuski Eugen Juurma 1952. aastal Pärnu metsatööstuskeskuse eesrindlike autojuhtide ritta. Tema normide täitmise protsent on praegu 200 ja rohkem ning töötasu on 2200—2500 rubla kuus.

Millisel viisil siis saavutab Juurma seesuguseid tulemusi? Võib-olla masina ülekoormamise ja enneaegse läbikulutamise arvel?

Ei, hoopis vastupidi.

Temale kinnistatud veoauto on läbi sõitnud juba rohkem kui 43 000 kilomeetrit, ilma et tal oleks olnud isegi keskmist remonti, ehkki gaasigeneraatorautode keskmiste remontide vaheliseks läbijooksunormiks on 25 000—30 000 kilomeetrit ja kapitaalremontide vaheliseks läbijooksunormiks 50 000—60 000 kilomeetrit. Juurma on veendunud, et ta sõidab veel vähemalt 30—40 tuhat kilomeetrit ilma kapitaalremondita, ületades seega läbijooksunormi kapitaalremontide vahel 50—60 protsendi võrra. Sellest järeldub, et Juurma edu peitub just auto eeskujulikus hooldamises.

Ta ise jutustab: «Masinat ei tohi ekspluateerida ilma hooldamiseta ja profülaktilise remondita. Mina teostan profülaktilist remonti igal õhtul pärast tööd, kui mootor on veel soe, osaliselt aga ka töö ajal, kui masin seisab koorma peale- või mahalaadimise tõttu. Tuharuumi tühjendan tavaliselt hommikuti. Väga tähtsaks eelduseks masina säilitamisel on määrimine. Vahetan õli karteris iga 1500—2000 kilomeetri järel, kui aga õli väärtus hakkab langema, siis isegi tihedamini. Kunagi ei tohi mootorit lasta töötada madalakvaliteedilise õliga. Teiste hõõrduvate osade määrimiseks on mul alati kaasas määrideprits ning nõu solidooliga.

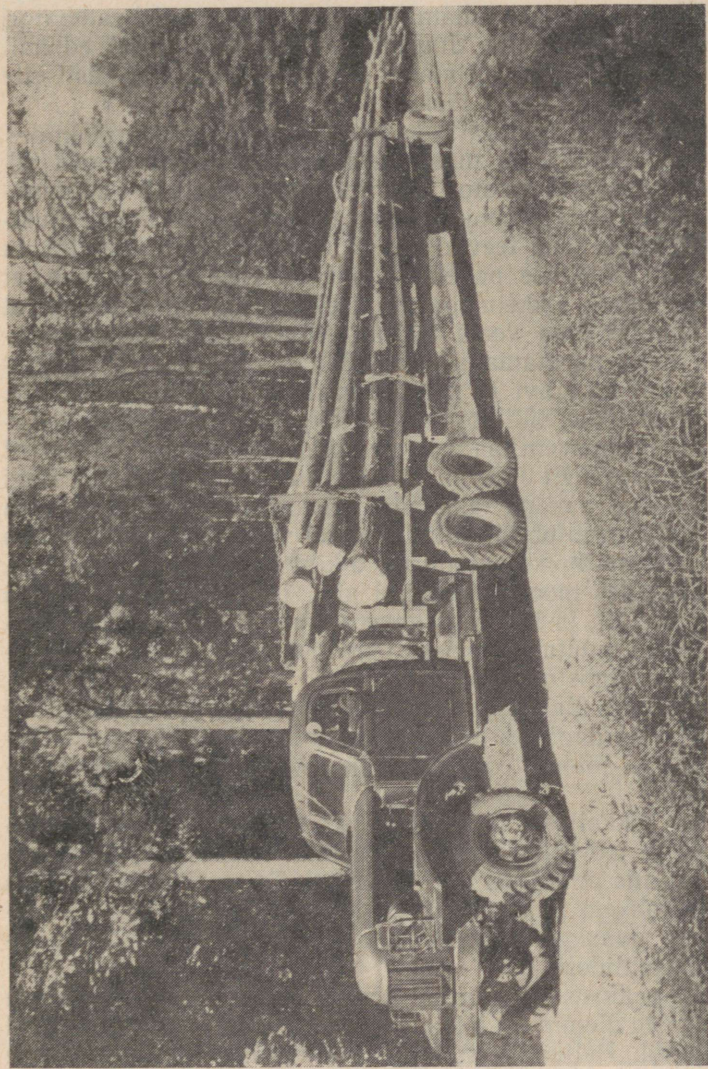
Eriti hoolikalt jälgin poltide kinnitusi. Neid ei tohi lasta lõtvuda, sest see põhjustaks kogu masina rikkumist.

Profülaktilise remondi teen tavaliselt ise, väga harva kasutan selleks lukkseppade kaasabi. Kui ma olen ise teinud, siis võin ka kindel olla, et on tehtud korralikult, ühtlasi tean siis juba ette, kuidas talitada üksikute osade edasisel hooldamisel.

Koorma pealelaadimisel jälgin, et see asetseks ühtlaselt, nii et surve kõigile kummidele oleks võrdne. Koorma suuruse valin sõltuvalt tee seisukorrast. Heal teel on kergem vedada 15-tihumeetrist koormat kui halval teel 7-tihumeetrist. Seepärast tuleb koorma suurust reguleerida väga hoolikalt. Halval teel võib liigne pool tihumeetrit saada kummidele ja isegi kogu masinale saatuslikuks.»

Keskmine reisikoormus on Juurmal 10—11 tihumeetrit. Muidugi ei vea ta ainult 10- ja 11-tihumeetrise koormaid, vaid halbadel teedel 6—7-, headel teedel aga 14—15-tihumeetrise.

Juurma pühendab väga suurt tähelepanu oma veoauto ettevalmistamisele talviseks töötamiseks. Ta valab käigu-



Joonis 17. Auto ZIS-151 tüvesid vedamas

kasti ja tagasilla karterisse vedelamat õli, mootori jaoks aga võtab autooli nr. 6. Akumulaatori elektrolüüdi erikaalu reguleerib ta 1,28—1,30-le, teeb gaasigeneraatorseadme ja juhikabiini soojuskindlamaks ning valmistab radiaatori jaoks korraliku katte. Juurma arvates võib talvel edukalt töötada ainult siis, kui masin on täiesti korras ja hästi ette valmistatud talviseks tööks.

Juurma on pidevalt komandeeringul metsapunktides, kus pole garaaže ja masin seisab öösiti lageda taeva all. Siiski kulutab ta mootori käivitamiseks ainult 15—20-minutit. Seejuures ta ei soojenda karterit ega karburaatori ujukiruumi, nagu seda teevad paljud teised. Ka ei käivita ta mootorit enne vee panemist jahutussüsteemi. Ta teab, et soojendamine lõkketulega või leeklambiga on ohtlik ja et käivitamine ilma veeta tekitab silindriseinte ülekuumemist, mille paratamatuks tagajärjeks on silindrite peegelpinna kui ka kolvi ja kolvirõngaste kiirendatud kulumine.

Tulnud tööle, lülitab Juurma kõigepealt sisse gaasigeneraatori läitmisventilaatori ja hakkab ise täitma radiaatorit kuuma veega. Et Juurma kasutab autooli nr. 6, ei saa isegi 20-kraadine pakane takistada mootori käivitamist. Kuuma vee mõjul muutub õli silindriseintel vedelaks, laagrites aga ei moodusta õhuke autooli nr. 6 kiht mingisugust takistust.

Käivitades mootori bensiini abil, laseb ta sellel töötada 2—3 minutit, ja kui gaas generaatoris ei ole veel töötamiskõlblikuks muutunud, seiskab mootori gaasigeneraatori täieliku ettevalmistumiseni.

Kasutades ülalkirjeldatud viisi mootori käivitamisel, ei ole Juurmal kordagi juhtunud, et masin ei ole õigeaks ajaks töövalmis. Ta sõidab tööle alati esimeste hulgas, enamasti esimesena.

Tänu rikkalikele teadmistele, korralikule masina hooldamisele ja mõistlikule ning oskuslikule kasutamisele saavutab Juurma oma töös häid tulemusi. Ta veab peaaegu kaks korda rohkem metsamaterjale kui tavaline autojuht samasugusel gaasigeneraatormasinal ja ei jää maha bensiini-autode juhtidest.

Kui peainseneri juures arutati puidu tervete tüvedena väljaveole ülemineku küsimust, olid arutelul ka eesrindlikud autojuhid. Paljud neist olid arvamusel, et tervete tüvede veole saab rakendada ainult bensiinimootoriga veoautosid ja et gaasigeneraatorauto ei tule sellega toime.

Juurma ei nõustunud sellega, ta palus ka oma auto jaoks

ehitada pikendatud järelkäru ning määrata teda tüvede veole.

Tema palve rahuldati. See oli 1952. aastal, kui Eugen Juurma juhtimisel sõitis esimene gaasigeneraatorauto Eestis tervete tüvede veole. Ja ta ei jäänudki maha bensiiniautodest.

Sellest ajast peale hakkasid ka teised gaasigeneraatorautode juhid üksteise järel üle minema tüvede veole.

## Võru metsatööstuskeskuse autojuht-ratsionaliseerija Ivan Širjajev

Ivan Širjajev istus autobaasi dispetšeriruumis ja ootas oma paarimehe Aksel Hüti tagasijõudmist, et temalt veoauto vastu võtta ja sõita tööle — metsa väljaveole.

Nagu alati, päris ta dispetšerilt üksikasjaliselt, missugusest laost ja kuhu tuleb vedada, missugune on laos olev metsamaterjal, kas on palju lühimaterjali, missugune on tee seisukord ja kas laos on laadimismehhanisme.

Sel päeval aga tutvus ta olukorraga ilmaaegu, sest enne vahetuse algust kutsuti ta metsatööstuskeskuse direktori juurde.

Astunud direktori kabinetti, märkas Širjajev laual traktori KT-12 hooldamise ja kasutamise juhendit. Ta tundis enamikku kodumaistest traktoritest, kuid seda marki ei olnud ta seni veel näinud. Direktor aga rääkis, et metsatööstuskeskus on saanud esimese partii spetsiaalseid kokkuveotraktoreid KT-12, ja kuna metsatööstuskeskusel puuduvad traktoristid nende tööle rakendamiseks, tuleb Širjajevil mõni aeg töötada traktoril, välja õpetada traktoriste ja korraldada traktoripargi tööd. «Pärast aga viime teid tagasi väljaveole, autojuhte on ju meil ka vähevõitu,» lõpetas direktor.

Kommunist Širjajev oskab hinnata direktori korraldusi. Ta on üle 10 aasta teeninud Nõukogude armees ja on harjunud komandöri käske laitmatult täitma. Siin aga tundis ta, et ülesanne ei ole jõukohane.

Širjajevil on küll kaks eriala — traktoristi — õpitud noores eas — ja autojuhi — omandatud sõja ajal. Kuulates direktorilt korraldust asuda tööle traktoristina, libisesid tal silme eest mööda paljud üksikasjad rohkem kui neli aastat kestnud tööst traktoristina enne Suurt Isamaasõda. Kuid käesoleval juhul ei olnud tegemist hariliku traktoriga ja

Širjajev oli sunnitud tunnistama, et kardab, et ta ei tule toime antud ülesandega.

«Küll mehaanikud aitavad,» lohutas direktor.

Širjajevi hoolde anti neli tulevast traktoristi ja paluti neid välja õpetada. Algas visa töö: tuli endal õppida ja teisi õpetada. Raskusi oli palju. Širjajev oli täiesti unustanud kütuse gaasistumise printsiibi ning gaasigeneraatori hooldamise ja teenindamise eeskirjad. Sageli nähti teda õhtuti istumas metsatööstuskeskuse peamehaaniku juures mitmesuguste skeemide taga. Varemalt õpitud teadmiste meeldetuletamine läks siiski kiiremini, kui oleks läinud õppimine, ja nii täitis Širjajev väga hästi temale pandud ülesande.

Kõigest paar kuud tuligi tal töötada traktoristina ja instruktorigina. Selle ajaga olid tema õpilased juba hästi tundma õppinud traktorit ja selle hooldamist ning hakkasid vahetuse töönorme ületama, ja Širjajev viidi tagasi metsaveoautole.

Sääraseid autojuhte, nagu on Ivan Širjajev, leidub vähe. Ta täidab aasta-aastalt töönorme 190—198-protsendiliselt, üksikutel kuudel aga kaugelt üle 200. Ta teenib kuni 2000 rubla ja isegi rohkem kuus. Keskmiseks reisikoormuseks on tal 10—10,5 tihumeetrit plaanilise 6,5 tihumeetri asemel. Hea tee puhul tõstab ta reisikoormuse isegi kuni 12 tihumeetrini.

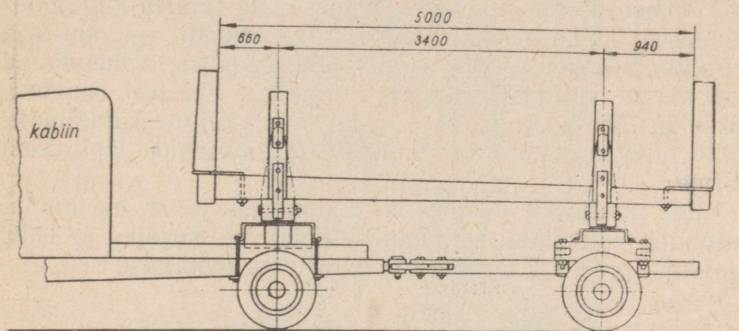
Lühimõõduliste metsamaterjalide vedamiseks valmistab Širjajev erilised rautatud otstega palgid, mis asetatakse ühe otsaga auto põikprussile (traaversile) ja teise otsaga järelkäru põikprussile (joonis 18). Palkide otstes olevaisse metallaaasadesse asetatakse ajutised tugipuud. Palkide libisemise vältimiseks kinnitatakse need prusside külge lahtiselt sissepistetavate poltidega, mille jaoks on puuritud vastavad augud palgi ja prussi sisse.

Širjajevi konstruktsiooni originaalsus seisab lihtsuses. Seniajani veeti lühimaterjale kohmaka konstruktsiooniga raamid, mille ehitamiseks kulus terve tihumeeter puitu ja mille pealetõstmiseks oli vaja 5—6 inimest. Širjajevi poolt ette pandud lihtsat lahtivõetavat raami, mis koosneb ainult kahest eraldi palgist, on aga kahel töölisel kerge peale tõsta; sellega tuleb toime ka üks mees.

Oma töö kohta jutustab Širjajev, et veoauto, millel ta töötab vaheldumisi Hütiga, on juba pikemat aega töötanud kahes vahetuses, kuid selle seisukord on rahuldav. Viimased poolteist aastat on auto töötanud ilma remondita. Kuigi

keskmiste remontide vahelise läbijooksu norm on bensiini- autode jaoks 35 000 km, on nende masin läbi sõitnud juba 85 000 km ilma keskmise remondita ja kuni kapitaalremondi loodavad nad läbi sõita isegi 140 000—150 000 km, s. o. peaaegu kaks normi. Metsaveoautoga, mis töötab kogu aeg järelkäruga ja sõidab enamasti äärmiselt halbadel metsa- ja külavaheteedel, õnnestub 150 000 km ilma kapitaalremondita läbi sõita väga vähestel.

Kui Širjajevit paluti jutustada oma töökogemustest, hämmeldus ta veidi ja algas: «Siin ei ole ju mingit saladust. Peasi on see, et peab tundma masinat, armastama teda



Joonis 18. I. Širjajevi konstrueeritud autoraam (skeem) lühisortimentide vedamiseks

ja oskama ta eest hoolitseda. Meie töötame Aksel Hütiga teineteise suhtes ausalt. Kõik rikked, mida kumbki meist märkab vahetuse kestel, kõrvaldame kohe masina üleandmisel. Me jälgime, et poldid ei läheks lõdvale ja teostame süsteemaatilist nende pingutamist. Eriti hoolsalt peame silmas määrdeõli seisukorda. Me ei lase kunagi mootorit töötada halva õliga. Peab ju pidama meeles, et mootor on auto süda ja kui südame juures tekivad rikked ja ta hakkab töötama häiretega, siis ei maksa masinalt oodata tootlikku tööd. Profülaktilist remonti me teeme ise, teeme täpselt graafiku järgi, sest iga kvaliteetne profülaktiline remont pikendab väga palju masina töövoimet.»

Edasi jutustas Širjajev, et teiste hõrduvate osade määrimiseks on neil alati kaasas määrdeprits ja nõu solidooliga. Käändtelje pukside ja laagrite ning rooliseadme kuulšar-

niiride regulaarse ja korraliku määrimise puhul käivad need väga hästi ilma vahetamata ühest keskmisest remondist teiseni.

Väga suur tähtsus on autokummide säilitamisel. On väga raske vedada 10—12-tihumeetrise koormaid, ilma et autokummid enneaegselt ära kuluks või rikneks. Kummide hoidmiseks peavad Sirjajev ja ta paarimees kinni kahest reeglist. Esimene reegel on hoolikas kummidega ümberkäimine. Nad hoiduvad koormatud autoga ülesõitmisest teravatest küngastest ja kändudest, kus võib kergesti vigastada kumme. Teiseks reegliks on õhusurve reguleerimine kummides. Suveperioodil, kui tuleb sõita teedel, mis on keskkelt kumerad, vähendavad nad seesmistest ratastest kummides õhusurvet 0,25 atmosfääri võrra, talveperioodil aga, kui teed muutuvad lumetuiskude tagajärjel nõrgusaks, vähendavad nad survet välimistest ratastest kummides. Sel teel saavutatakse ühtlane koormus auto ja järelkäru kõigile kummidele, mille tulemusena on võimalik ületada kummide läbijooksu norme.

Tänu tunduvale töönormide ületamisele ning masina ja kummide korralikule hooldamisele saavad Sirjajev ja Hütt igal kuul preemiat laitmatu ja avariideta töötamise eest.

### **Rakvere metsatööstuskeskuse eesrindlik metsaveogaasigeneraatorauto juht Ivan Lukonen**

See oli 1949. aastal, kui Rakvere metsaveo-autobaasi juhataja tööruumi astus keskmist kasvu tugeva kehaehitusega heledajuukseline noormees. Ivan Lukonen tahtis töötada laadijana...

Laadijate brigaadis armastasid kõik Lukoneni kui väsimatut töömeest ja kui tõsist ning ustavat sõpra. Lukoneni brigaad täitis alati norme 140—160-protsendiliselt. Kus oli raskusi puidu laadimisega, sinna saadeti ikka Lukoneni brigaad. Teati juba, et tema hädasse ei jäta.

Varsti saadeti Lukonen kui eesrindlik tööline autojuhtide kursusele.

Autokoolis õppis Lukonen ainult hinnetele «4» ja «5». Kuna tal puudus küllaldane ettevalmistus, saavutas ta häid hindeid ainult visa töö tõttu. Hommikul vara ja õhtul hilja istus ta raamatute taga või oli laboratooriumis mehhanisme uurimas.

Pärast kursuse lõpetamist anti I. Lukonenile vana, korrast ära olev gaasigeneraatorauto ZIS-21. Kaua nägi algaja autojuht vaeva masinaga, enne kui sai välja sõita.

Raskused olid mitmesugused. Esiteks ei tundnud ta veel küllalt põhjalikult masinat ja puudus praktika, et osata tege-likult korrastada ja reguleerida vana generaatorgaasiautot. Teiseks vaatasid autobaasi mehaanikud noortele algajatele autojuhtidele kui järjekordsetele «hädavarestele», kellest



Joonis 19. Rakvere metsatööstuskeskuse ees-rindlik autojuht Ivan Lukonen

pole niipea loota mingit kasu, ning seepärast ei pööranud nad neile kuigi suurt tähelepanu ega osutanud vajalikku abi. Kolmandaks puudusid vajalikud varuosad. Kõike tuli otsida ja kombineerida.

Kuid viimaks saabus siiski see oodatud päev, millal noor autojuht Lukonen võis sõita liinile metsamaterjali vedama.

Esialgu ta otsustas sõita ilma järelkäruta. Ta kartis endale häbi teha, kui jääb masinaga kuhugi teeäärde «top-pama» ja teised autojuhid hakkavad koormatega mööda sõi-tes temale läbi akna pilkavalt naeratama. Et seda ei juhtuks, vaatas ta veel ja veel kord auto põhjalikult üle,

palus siis mehaanikut veel kontrollida ja alles siis, kui ka viimane tunnistas masina täiesti sõidukõlblikuks, läks ta dispetšeri juurde esimese teekonnalehe järele.

Lukonen ei sõitnud kuigi kaua ilma järelkäruta. Kui ta tundis, et valitseb juba täielikult rooli üle ja kui töötulemused ei jäänud enam maha vanade juhtide tulemustest, pöördus ta baasi mehaaniku poole, paludes järelkäru. Mehaanik vaidles esialgu vastu, kartes, et noorel juhil on veel liiga vähe kogemusi. Et aga Lukonen oma soovist ei taganenud, nõustus mehaanik lõpuks: «Näed, seal aia ääres on üks vana käru, ta on küll korrast ära, aga kui tahad, siis võta see, tee korda ja hakka vedama.»

Järelkäru oli tõesti armetus seisukorras: tiisel katki, rataste kuullaagrid kulunud, koormapakk korrast ära ja kummid viletsad. See ei heidutanud aga Lukoneni. Ta asus jällegi remontima. Seekord läks see siiski märksa rutem. Teda hakkasid abistama baasi vahetusmehaanik ja töölised. Puusepad valmistasid uue tiisli ja tegid korda koormapaku ühes tugipuudega, sepad asendasid katkised raudosad uutega ja lukksepad aitasid vahetada kuullaagreid. Kummid aga korrastas ta ise. Kõik tehti korralikult ja järelkäru sai mitte halvem kui uus. Isegi vanad vilunud juhid sõnasisid mööda minnes: «Sa, Ivan, oled endale päris hea järelkäru teinud, sellega võib tõepoolest metsamaterjali vedada.»

Algul töötas noor gaasigeneraatorauto-juht väga ettevaatlikult. Ta hoidus masina ülekoormamisest ja liigsest sõidukiirusest. Ta uuris suure tähelepanuga, kuidas mõjub järelkäruga töötamine mootorile ja auto šassiile, uuris, millises seoses on liikumise kiirus reisikoormuse suurendamisega. Oma tähelepanekute alusel jõudis ta veendumusele, et masinat ei või üle koormata. Ülekoormamise puhul väheneb sõidukiirus sedavõrd tugevasti, et tekib suur ajakadu ja vahetuse töötulemused langevad. Normaalse reisikoormuse juures masin liigub kergelt, saab kinni pidada ettenähtud tehnilisest liikumiskiirusest ning reise arvu suurenemise arvel on võimalik ületada vahetuse norme. 1952. aastal, s. o. metsaveol töötamise esimesel aastal oli Lukoneni auto aasta keskmine reisikoormus 6 tm, mis on veidi üle tariifse normi. See-eest tegi ta aga normide järgi ettenähtud kahe reisi asemel kolm reisi vahetuses ja täitis väljaveonormi 150—160-protsendiliselt.

Nii töötades jõudis Lukonen juba 1952. aasta lõpuks Rak-

vere meisatööstuskeskuse eesrindlike autojuhtide hulka. Tema keskmine töötasu oli sellel aastal 1750 rubla kuus, üksikutel kuudel aga teenis ta kuni 2400 rubla.

1953. aasta algul anti Lukonenile uus gaasigeneraator-auto ZIS-352. Sellel masinal töötades pidas ta kinni endisest printsibist — ei koormanud masinat üle. Tema masina reisikoormus oli 1953. aastal vaid 7 tm, s. o. 125% normist. Vaatamata vägagi tagasihoidlikule reisikoormusele vedas Lukonen 1953. aastal välja 4376 tm puitu, s. t. kolm korda rohkem kui gaasigeneraatorautol töötav autojuht keskmiselt, ja tõusis meie vabariigi parimate autojuhtide ritta. Tema keskmine töötasu oli seejuures 2172 rubla kuus, üksikuil kuudel tõusis töötasu aga 2850 rublani.

1954. aastal töötas Lukonen veelgi paremini. Ta tõstis reisikoormust 0,5 tihumeetri võrra, hakates vedama 7,5 tihumeetri suurusi koormaid ja vedas ühe kvartali jooksul välja üle 2000 tihumeetri puitu, s. o. peaaegu niisama palju, kui tavaline autojuht veab gaasigeneraatorautol terve aasta jooksul. Kõik tehnilised näitajad muutusid paremaks: sõidukiirus tõusis 15—20 protsendi võrra, toodang vahetuses suurenes 200 protsendini ning seisakud peale- ja mahalaadimisel vähenesid.

Selliste suurepärase töötulemuste saavutamine oli võimalik tänu mõistlikule ja tähelepanelikule ümberkäimisele masinaga, tööaja õigele planeerimisele ja organiseeritud töötamisele kogu vahetuse vältel.

Väga palju tähelepanu osutab Lukonen töö õigeaegsele alustamisele. Ta ütleb: «Kui sõidad hommikul tööle õigel ajal ja alustad tööd organiseeritult, siis on edu kindlustatud.»

Lukoneni üks juhtmõtteid on: «Selleks, et homme hästi töötada, tuleb juba täna õhtul asuda masinat homseks ette valmistama.»

Need autojuhgid, kes ei tee õhtul ettevalmistusi järgmise päeva sõiduks, vaid jätavad kõik ettevalmistustööd hommikuks, ei saa kunagi õigel ajal välja sõita ja alustada tööd organiseeritult.

Esialgul, kui Lukonen töötas veel vanal veoautol ZIS-21, pidas ta kinni järgmisest korrast: õhtul pänast vahetuse lõppu täitis kasti kütuseklotsidega ja bensiinipaagi bensiiniga, kontrollis õli taset mootori karteris ja lisas vajaduse korral õli juurde, puhastas jämepuhastite kaks esimest silindrit (gaasi käigu suunas) ja sulges need tihedalt, mäa-

ris ventilaatori laagreid ja veepumba pukse, kontrollis kum-  
mide survet ja elektrolüüdi seisukorda ning taset akumu-  
laatoris, — tegi üldse kogu masinale üldise kiire ülevaatuse,  
kinnitades ühtlasi kõik ühendused.

Hiljem, kui ta hakkas töötama gaasigeneraatorautol  
ZIS-352, oli vaja jämepuhastite silindrite asemel puhastada  
tolmukoguja ning jämepuhastuse tsüklonid. Kõiges muus jäi  
igapäevane hooldamine endiseks. Juurde tuli aga veel peen-  
puhasti puhastusrõngaste pesemine, sest veoautol ZIS-352  
puuduvad jämepuhastid. Seepärast täitub peenpuhasti kiire-  
mini tolmuaga, mistõttu gaasi puhastamine halveneb. Vii-  
mane omakorda mõjub negatiivselt mootori töökõlblikkuse  
kestusele. Et vältida mootori kulumist, hakkas Lukonen  
peenpuhastit iga 2—3 päeva tagant läbi loputama, lastes  
sellest läbi kaks ämbritäit sooja vett. Tavaliselt soovitatakse  
peenpuhastit pesta iga kahe nädala tagant.

Igapäevase korraliku hooldamise tõttu on masinal hea  
väljanägemine ja ta püsib heas sõidukorras. Kuid Lukonen  
ei jäta siiski vahele ainsatki graafikus ettenähtud profülakti-  
list remonti. Vastupidi, ta valmistub järjekordse profülakti-  
lise remondi vastu suure hoolega. Ta teatab juba aegsasti  
autobaasi mehaanikule vahetamist nõudvate detailide loe-  
telu, et mehaanik saaks nõutavate detailide puudumise  
puhul need remondi päevaks muretseda. Samuti teatab ta  
ette vastavate töötajate kohaloleku kindlustamiseks gaasi-  
või elektrikeevituse vajaduse.

Teostades profülaktilisi remonte õigeaegselt ja kõrge-  
kvaliteediliselt, saavutab Lukonen veoauto läbijooksunor-  
mide tunduva ületamise. Tema masin on läbi sõitnud juba  
45 000 km, kuid ei ole olnud veel keskmises remondis, olgugi  
et varsti juba jõuab kätte kapitaalremondi tähtaeg.

Nagu teisedki autojuhid, pöörab Lukonen tõsiselt tähele-  
panu autokummide korrashoiule. Ta kontrollib iga päev  
kummide õhusurvet. Selleks, et kõik kummid töötaksid  
võrdse koormusega, paigutab ta suvise töötamise jaoks  
head, säilinud protektoriga kummid seespoolsetele ratastele,  
talvel aga, kui teed on enamalt jaolt keskelt nõgusad, küna-  
taolised, vastupidi.

Lukoneni arvates tuleb koorma suurust piirata just kum-  
mide säilitamise huvides. Seepärast jooksevadki Lukoneni  
auto kummid tunduvalt üle ettenähtud aja, mille eest ta  
järjekindlalt saab preemiat.

Ivan Lukonen ei tööta autobaasi juures ega saa hoida

masinat öösiti garaažis, sest metsa väljavedu toimub metsapunktides, kus masin seisab enamasti lageda taeva all. See tõttu peab talveperioodil olema masina hommikune käivitamine hästi läbi mõeldud — kiirest käivitamisest sõltub ju õigeaegne väljasõit ja päevase töö edu.

Et hommikul mootorit kiiresti käivitada, jätab Lukonen õhtul gaasigeneraatorisse kütust ainult kuni  $\frac{1}{3}$  mahust, sest suur kogus kütteklotse niiskub öösel külmas generaatoris ning tekitab niiskust generaatori põlemispiirkonnas. Ööseks jätab ta auto kuhugi hoone seina äärde tuulevarju, katab mootori tihedalt soojade katetega, laseb vee radiaatorist ning õli karterist puhastesse nõudesse ja viib need sooja ruumi.

Hommikul tuleb ta tööle 20—30 minutit enne vahetuse algust ja süütab gaasigeneraatori. Kui õhutemperatuur on alla  $-20$  kraadi, keerab ta süüteküünlad välja ja paneb need kuumale pliidile soojenema, sest külmad küünlad margvavad süütamisel ja annavad liiga nõrga sädeme küttesegu süütamiseks. Seejärel täidab ta mootori karteri soojendatud õliga ja jahutussüsteemi kuuma veega, valab igasse silindrisse küünlaava kaudu 2—3 teelusikatäit sooja bensiini ning keerab puhastatud ja soojendatud küünlad kohale. Sellega on mootor käivitamiseks ette valmistatud, tarvitseb vaid pöörata vāntvõlli 2—3 poolringi võrra ja mootor hakkab töötama. Pärast mootori üleviimist generaatorigaasiküttele paneb ta kütuseklotse juurde, ja masin ongi valmis väljasõiduks.

Lukonen ei ole veel kordagi hilinenud väljasõiduga.

## **Tallinna metsatööstuskeskuse eesrindlik liikuvelektrijaama mehaanik Leho Raie**

Kui Leho Raie astus 1947. aastal praakerina Kolu metsapunkti teenistusse, oli ta juba ligi 19 aastat töötanud metsatööstuses. Vaatamata suurele tööstaažile ja metsavarumisprotsessi põhjalikule tundmisele, teda kodanlikus Eestis siiski praakerist kõrgemale ei olnud edutatud. «Põhjusti» oli selleks küllalt. Tema vanem vend ja õde läksid 1918. aastal Punaarmee kaasa ja jäid elama NSV Liitu. Ema lasti valgekaartlaste poolt seepärast maha, et ta kaasa tundis punastele. Täiesti juhuslike asjaolude tõttu jäid puutumata isa ja väike Leho. Tugevate närvivapustuste tagajärjel suri

isa varsti ning poisike jäi täisealiseks saamiseni sugulaste kasvatada.

Kolu metsapunktis ütles Leho Raie temale pakutavast meistri või tehniku kohast ära, tuues põhjuseks teadmiste puudumise. Nii määratigi ta praakeri kohale ja anti talle iseseisev tööpiirkond. Raie lõi ideaalse korra nii raielangil kui ka laos. Töölised olid uue korraga väga rahul, teenisid hästi ning kiitsid uut praakerit kui head tootmise organiseerijat



Joonis 20. Tallinna metsatööstuskeskuse eesrindlik elektriijaama mehaanik Leho Raie

ja korraldusvõimelist tööjuhti. Ka tehniline juhataja oli praaker Raie tööga täiesti rahul.

Seda kõike arvestaski metsapunkti juhataja, ja otsustas pakkuda Raiele uut, vastutusrikkamat tööd. Metsapunkti juhataja lõpetas jutuajamise Raiega järgmiste sõnadega: «See on väga hea, et teie oma tööpiirkonna muutsite eeskujulikuks, kuid sellest on veel vähe. On vaja, et meil kõik meistrijaoskonnad ja praakeripiirkonnad oleksid eeskujulikud. Seepärast teen teile ettepaneku asuda metsapunkti tehniku ametikohale.»

Sm. Raie võttis uue ametikoha vastu, kuid ta ei loobunud

oma ammuaegsest unistusest — õppida tundma tehnikat, õppida tundma mehhanisme, eriti aga kaasaegseid metsavarumismehhanisme.

Töötades metsapunkti tehnikuna pöördus Raie korduvalt metsapunkti juhataja poole palvega, et teda saadetak kursusele, kus võiks õppida mehhanismide tundmist.

1951. aastal pidi metsapunkt saama elektriijaama ja elektrisaed ning oli vaja saata üks inimene kuuekuulisele mehaanikute kursusele. Selleks inimeseks sai Leho Raie.

Kursuse ta lõpetas väga heade hinnetega.

Seades uut elektriijaama töökorda, lähtus Raie asjaolust, et meie vabariigi tingimustes tuleb elektriijaam kuu jooksul 1—2 korda vedada uuele raielangile, ja tegi ettepaneku monterida jaam kaheteljelisele auto-järelvankrile. Ettepanek oli ratsionaalne ja kiideti heaks. Järelvankrile ehitati kõigepealt nägus majake, mille välisseinale tehti pealkiri: ПЭС-12-200. Elektriijaam asetati keset ruumi, seinte äärde aga paigutati Raie projekti järgi: tööpink kruustangidega, kapp tööriistade jaoks, saeteritamispink, vann saekettide määrimiseks, riidekapp ja muud vajalikud seadised. Väljastpoolt kinnitati ühe külgeina külge vastavatele kronsteini-dele värtnad sae- ja magistraalkaablite pealekerimiseks. Oli ja vee valamise jaoks varuti ämbrid ja lehtid koos filtritega. Spetsiaalsesse kappi paigutati tagavaraosad, mida töö juures kõige sagedamini tarvis läheb, nagu künnlad, vee-pumbatihendid, kõrgepingejuhe, takistuspool, seleen-alaldajad, harjad, harjahoidjad ning muud mootori ja generaatori jaoks tarvilikud detailid.

Juba esimestest päevadest peale hakkas elektriijaam, kus mehaanikuks oli Leho Raie, töötama ilma vähemategi häireteta. Vool lülitati kaablivõrku alati täpselt kindlaksmääratud ajal. Ei esinenud juhtu, et voolu puudumise tõttu oleks elektrisaemotoristidel jäänud päevanormid täitmata.

Kirjeldame lähemalt, kuidas on selles elektriijaamas töö organiseeritud.

### Igapäevane hooldamine

Mehaanik Leho Raie on jõudnud tõekspidamisele, et elektriijaama korralik töö sõltub peamiselt igapäevasest hooldamisest. Seepärast pühendab ta sellele tõsiselt tähelepanu. Vahetuse vältel jälgib ta pidevalt jaama töötamist ning mär-gates vähemaidki kõrvalekaldumisi kindlast rütmist, kõrval-

dab need kohe. Mida ei ole aga võimalik kõrvaldada jaama töötamise ajal, seda korrastab ta tingimata pärast töö lõppu veel samal päeval.

Et vältida prahi sattumist karburaatorisse, bensiinipaaki, radiaatorisse või mootori karterisse, hoiab Raie jaamas äärmist puhtust, eriti aga hoolitseb anumate puhtuse eest. Bensiini valamisel bensiinipaaki paneb ta lehrtrisse filtri võrgule kolmekordse flanellriide. Vett ja õli filtreerib ta tiheda võrguga, mis on tinutatud lehtri põhja külge. Ta kontrollib õli mootori karteris iga päev pärast vahetuse lõppu, kui mootor on veel kuum. Kui õli on mustunud ega oma enam küllaldast sitkust, laseb ta selle välja ning paneb hommikul karterisse värske õli.

Raie on tähele pannud, et õli vedeldub bensiini hulka sattumise tõttu peamiselt mootori käivitamise ajal, kui antakse rikastatud küttesegu, samuti ka esimestel töötamise minutitel, kui mootor ei ole jõudnud veel kuumeneda. Seepärast vedeldub õli karteris talvel kiiremini kui suvel. Vastavalt sellele vahetab mehaanik Raie mootori karteriõli suvel iga 6—7 vahetuse töötamise järel, talvel aga 3—4 vahetuse järel. Solidooli lisab ta ventilaatori laagritesse mitte iga päev, vaid umbes 32—40 töötamistunni järel.

## Tehniline hooldus nr. 2

Kui hästi ka oleks korraldatud elektriijaama töö ja tema igapäevane hooldamine, on siiski vajalik teostada perioodiliselt elektriijaama ulatuslikumat tehnilist hooldamist tema osalise lahtivõtmisega üksikuteks sõlmedeks ja detailideks. Seesuguseks profülaktiliseks remondiks on tehniline hooldus nr. 2, mis võetakse ette ranges kooskõlas graafikuga iga 240—300 töötamistunni järel.

Tehnilise hoolduse nr. 2 puhul võetakse maha ja puhastatakse ära karburaator, magneeto, veepump ja õlipump. Võetakse ära mootoriploki kaas, kõrvaldatakse nõgi klappidelt ja plahvatuskambri seintelt ning teostatakse klappide kerge lihvimine. Võetakse lahti karter, pestakse läbi õlitussüsteem ja pingutatakse kepsulaagreid. Generaatori laagrid täidetakse õliga ning kontrollitakse harjade kokkupuutumise tihedust kollektoriga.

Regulaarne ja korralik profülaktiline remont tervendab väga suurel määral elektriijaama. Seetõttu töötaski mehaanik

Raie elektriyaam ilma kapitaalremondita juba kaks kapitaalremontide vahelist perioodi ning pärast ülevaatust komisjoni poolt tunnistati tehniliselt korrasolevaks ja anti uuesti ekspluatatsiooni — ilma kapitaalremondita.

## Talvise töö mõningaid iseärasusi

Kuna liikuv-elektriyaama ruumis ei ole ega tohigi olla kütteseadmeid, siis tekitab mootori käivitamine talveperioodil mõningaid raskusi.

Nendest raskustest ülesaamiseks on mehaanik Raiel välja töötatud vastavad abinõud ja kindel tööjärjekord.

Juba enne talve tulekut hoolitseb ta selle eest, et külma õhu vaba sissepääsu vältimiseks oleksid jaamaruumi seintes olevad praod ja akende ümbrused hoolikalt tihendatud. Külmade tulekul laseb ta igal õhtul pärast jaama seiskamist õli ning jahutusvee puhastesse kinnistesse anumatesse ja viib need valvuriruumi. Mootori katab ta hästi tihedalt soojade katetega.

Hommikul tuleb Raie tööle 15—20 minutit enne teisi töölisi. Elektriyaama valvur on selleks ajaks juba soojaks teinud mootoriõli ja kuumaks ajanud vee. Kõigepealt keerab mehaanik süüteküünlad välja, puhastab neid ja paneb ahju juurde soojenema. Seejärel täidab ta radiaatori kuuma veega ja valab karterisse sooja õli. Enne küünalde pealekeeramist kallab ta igasse silindrisse 2—3 teelusikatäit bensiini. Seesuguse ettevalmistuse tõttu käivitub elektriyaama mootor laitmatult.

## Kaablivõrk

Kaablivõrgu ja ühendusmuhvide korrashoidmine nõuab tõsist tähelepanu. Seda arvesse võttes hoiab mehaanik Raie kaabli vastavatel värtnatel ning kerib seda lahti ainult vajalikus ulatuses. Ta ei lase kunagi kaablit vedelda maas suurte keradena. Samuti väldib ta kaabli järske murdmisi (sõlme tõmbamist, ümber puu sidumist), sest see tekitab kaablikestas pragusid ja kaabli enneaegset rikkumist. Kaablimuhvide säilitamiseks hoiab ta neid erilistes kastikes, mille sisemine pikkus vastab muhvi pikkusele; sellega saavutatakse ühtlasi mõlema muhvipoole surumine tihedalt üksteise vastu. Harukarbid ja kolmikmuhvid hoiab ta samuti erilistes veekindlates kastides.

## Kutsealade ühendamine

Kord pöördus Raie metsapunkti tehnilise juhataja poole järgmise palvega: «Me töötame elektriijaamas kahekesi — kuid ma mõtlen, et tuleksin toime ka üksinda. Lubage proovida.»

Algatusvõimelise mehaaniku palve rahuldati. Lukksepp-saekorrastaja viidi teisele tööle, jaama jäi mehaanik üksinda, hakates täitma ka lukksepa-saekorrastaja ülesandeid.

Niisuguse kutsealade ühendamise tagajärjel ei halvenenud elektriijaama töö sugugi, vaid vastupidi — saekettide korrastamise kvaliteet muutus paremaks, elektrisaed olid puhtamad ja hakkasid paremini töötama. Sellega tõusis ka tööliste tööviljakus.

Võtnud enda peale saekorrastaja ülesanded, tegi Raie kõigile kettidele põhjaliku revisjoni. Ta teritas nõuetekohaselt iga üksiku hamba. Lõike- ja eellõikehammaste esiserva teritusnurga suuruseks võttis ta 50—60° ja kallaknurgaks 10°. Erilise täpsusega tasandas ta hammaste kõrgused. Kõik külg-höövelhambad tegi ta 0,3 millimeetri võrra ja höövelhambad 0,6 millimeetri võrra lõikehammastest madalamaks.

Sel viisil korrastatud saeketid hakkasid väga hästi lõikama ja elektrimootorite ülekuumenemist enam ei tekkinud.

Kõigi töötavate saagide kette hakati nüüd vahetama reeglilikohaselt kaks korda päevas — teritatud ja kuumas autoolis õlitatud saekett anti igale elektrisaemotoristile igal hommikul ja lõunal. Vajaduse korral aga vahetati neid ka sagedamini. Kõigile elektrisaemotoristidele anti välja erilised kannud õliga ja kohustati neid iga 20—30 tööminuti järel õlitama saeketti ja saeüle juhtsoont. Mehaanik kehtestas veel seesuguse korra, et saeketi veetava tähthammarratta laagrit tuleb samuti määrada vähemalt kaks korda vahetuse kestel (selleks pistetakse ta kuuma autooli vanni).

Iga päev pärast töö lõppu puhastatakse saed ja saeüled eriliste harjade abil ja riputatakse igaüks oma kohale kuivama.

Saagide profülaktilise remondi läbiviimiseks on koostatud graafik, mille järgi saed võetakse iga kahe nädala töötamise järel lahti, puhastatakse vanast õlist, hõõrutakse puhtaks ja kuivatatakse ära. Pärast kuivatamist pannakse saag uuesti kokku ja õlitatakse korralikult värske õliga.

## Tartu metsatööstuskeskuse Laeva metsapunkti meister Leonhard Mitt

Meie vabariigi metsavarujaile on kõige raskemaks perioodiks sügis, eriti aga novembri- ja detsembrikuu. See periood on sademeterohke. Vihmade kahjulikkus seisab mitte ainult selles, et nad segavad langetajate, oksalaasijate, järkajate ja sorteerijate tööd, teevad nende riided märjaks ning tekitavad ettenägemata tööseisakuid, vaid sagedased vihmad muudavad ka raielankide pinnase pehmeks, halvendades kokkuveomehhanismide tööd ja põhjustades juurdesõiduteede ehitamise vajadust. Kõik need asjaolud loovad äärmiselt rasked tingimused plaani täitmiseks sügiskuudel. Langetajate ja järkajate tööviljakus langeb, tekib ettenägemata seisakuid tüvede kokkuveol (sissejäämine, masinate rikked jne.).

Möödunud aasta detsembrikuuks meister Mitile töötlemiseks üleantud raielangid asusid soostunud rajoonis ja olid paljudes kohtades vee all. Mehhaniseeritud tööks olid tingimused äärmiselt rasked — traktori-kokkuveoteed olid üle ujutatud.

Et traktorid saaksid töötada, pani meister Mitt kaks töölist teede korrastamisele, tehes neile ülesandeks käändude kõrvaldamise ja kokkuveoteede täitmise jäätmetega (oksad, poolmädanenud lamapuit). Tükeldamisestakaadi juurde, kus alatasa sõidavad traktorid ja käivad töölisel, oli tehtud maapinnale küttepuudest pidev kate. Selleks, et töölisel saaksid vihma korral varjule minna, ehitati estakaadi juurde kokkupandav soojendusmajake. Tööliste anti välja kummi-säärsaapad ja erirõivad.

Vaatamata kõigile neile abinõudele ei suudetud siiski mõnikord päevaülesannet täita.

Meister Mitt kutsus tehnilise juhataja E. Tootsi lõpuks kohale, et ta «oma silmaga» veenduks, missugustes tingimustes neil tuleb töötada. «Seesuguses soos ei pea ju ükski mehhanism vastu. Näed, missugune kohutav pori!» rääkis Mitt.

Raielank oli tõepoolest märg. Olgugi et pea-kokkuveoteed hoiti tööliste jõupingutuste tõttu korras, olid algteed, mille kasutamise kestust ei tule arvestada päevade, vaid ainult tundidega, peaaegu looduslikus seisukorras. Nendelt koristati vaid lamapuit, saeti kännud maatasa ja ainult üksiku-

tes, kõige halvemates kohtades täitsid töölised auke hagu-  
dega.

Tehniline juhataja võis veenduda, et meister oli teinud väga palju selleks, et kindlustada plaani täitmist. Ükskõik missuguse tööprotsessi juurde nad ka läksid, kõikjal võis märgata raskete praktiliste ülesannete peremehelikku ja arukat lahendamist.



Joonis 21. Laeva metsapunkti meister  
Leonhard Mitt

«See on väga halb,» jätkas meister, «et sügisperioodiks eraldatakse märgi ja pealegi veel väikesi raielanke. Sellel raielangil me töötame kõigest kümnendat päeva ja, nagu näed, hakkab juba lõppema. Oleme teinud suuri tööjõu- ja rahalisi kulutusi estakaadi ja sorteerimisraudtee ehitamiseks. Ehitasime peaaegu terve kilomeetri auto-kilpteed, milleks kulutasime ligi 20 tuhat rubla. Estakaadi ümbert tuli pehme maa katta üleni puiduga, teisiti ei olnud võimalik käiagi. Vedasime siia elektriijaama, tööliste soojendusmajakese ning saekorrastamisputka. Saime, nii öelda, ennast vaevalt sisse seada, nüüd aga vea kõik uuele raielangile, kus tuleb kulutada jällegi kümneid tuhandeid rublasid, enne kui saab tööle asuda.»

Tehniline juhataja kuulas teda vaikides, sest ta mõtles parajasti ise sedasama, mõtles nendele suurtele kulutustele, mida metsapunktil tuleb kanda selle tõttu, et kuivadel kohtadel asuvaid ja suurema puidutagavaraga raielanke saab metsapunkt vähe ning needki on vihmase suve tõttu suuremas enamuses juba suvel maha raiutud. Järele on jäänud peamiselt märja pinnasega langid, kus töötingimused on äärmiselt rasked ja kus paratamatult tuleb teha suuri lisakulutusi. Vabariigi raiefondi killustatus mitmesuguste ettevõtete vahel ja metsatööstuse töötajate soovide ignoreerimine raielankide eraldamisel on olnud korduva kriitika objektiks, kuid muutunud pole seni midagi.

Hiljem, kui mõlemad olid istunud väikese laua äärde, kus meister tavaliselt vormistab dokumente, rääkis meister oma teisest murest.

«Ma tahtsin sinuga veel mõnest asjast rääkida. Siis kui me töötasime läbi tsükliilise töö määrustikku, ei saanud ma sellest veel täielikult aru. Ma ei osanud algul hinnata selle uue töömeetodi tähtsust. Möödunud kahe kuu jooksul olen tsükliilise töö kohta paljugi lugenud ajalehest «Lesnaja Promõšlennost» ning asi on muutunud mulle palju selgemaks. Ma mõtlen, et ka meie peaksime hakkama töötama tsükliigraafiku järgi. See kindlustaks meile järjekindla päevaülesannete täitmise. Kui vaadata neid päevi, kus meil päevaülesanne on jäänud täitmata, siis näeme, et peamiselt on seda põhjustanud traktori rikked. Et tsükliigraafiku järgi töötamise puhul antakse tagavaratraktor, siis peaks ka graafiku täitmata jätmise olema kõrvaldatud.

Meie kompleksbrigaadil kulub tavaliselt palju aega ettevalmistustööde tegemisele, selle aja jooksul ta ei saa anda toodangut. Oleks väga vajalik, et metsapunkt organiseeriks spetsiaalse ettevalmistustööde brigaadi, võimaldades sellega kompleksbrigaadidel töötada ainult põhitöödel. Sel juhul ei kuluks kompleksbrigaadil vanalt raielangilt uuele üleminekuks rohkem kui 6—8 tundi.»

Edasisel arutlusel selgus, et tsükliigraafikule üleminekul on vaja peale reservtraktori ka lisaelektriijaam ettevalmistustööde jaoks, tagavara-elektrisaed, silmustrossid ning vajalikud tööriistad. Arvestused näitasid, et kompleksbrigaadi tuleks täiendada nelja töölisega ja et ettevalmistustööde brigaad tuleks komplekteerida kuuest inimesest.

Kõigest sellest otsustati ette kanda metsatööstuskeskuse

peainsenerile ning paluda temalt vastavaid mehhanisme ja seadmeid, vajaliku tööjõu pidi aga metsapunkt ise leidma.

See oli 1953. aasta lõpul, kui tehniline juhataja Toots ja meister Mitt kutsuti metsatööstuskeskuse. Metsatööstuskeskuse direktori E. Raia kabinetis olid peainsener V. Marana, metsatööstuskeskuse tootmisosakonna juhataja V. Kala, metsatööstuskeskuse peamehaanik A. Dolgopolov, direktori asetäitja poliitalal E. Heideman jt.

«Seltsimehed Mitt ja Toots,» alustas direktor, «me kutsusime teid siia selleks, et arutada teie ettepanekut tsüklilisele tööle ülemineku kohta. Algatus on hea; me toetame seda ning loodame, et seltsimees Mitt tuleb selle uue ja vastutusrikka ülesandega niisama edukalt toime, nagu ta on toime tulnud paljude teiste ülesannetega. Meie kõik mäletame, kui hästi oli seltsimees Mitil organiseeritud suurendatud brigadide töö Eduard Peldesi meetodi järgi. Juurutades seda meetodit, tõstis seltsimees Mitt tunduvalt tööliste tööviljakust metsa mehhaniseeritud ülestöötamisel ning saavutas toodangu kvaliteedi parandamise. Ja kui vaatame kompleksbrigadide organiseerimist,» jätkas direktor, «siis näeme, et kõige paremaid tulemusi traktorite kasutamisel metsa kokkuveo juures on saavutanud samuti seltsimees Mitt, kuigi ka temal on esinenud üksikutel päevadel graafiku mittetäitmist. Arvan, et üleminekul tööle tsükligraafiku järgi suurendab meistrijaoskond veelgi toodangu väljalaset ning saavutab tööviljakuse tunduva tõusu.»

Peainsener tutvustas juuresolijaid Miti meistrijaoskonna tsükligraafikule üleviimise plaaniga. Ta kirjeldas raielanki, kus esimesena hakatakse juurutama tsükligraafikut ja jutustas tema poolt läbiviidud abinõudest meistrijaoskonna varustamisel tagavaratraktori ja elektrijaamaga ning vajalike varuosade ja tööriistadega.

Metsapunkti tehnilisele juhatajale anti korraldus-komplekteerida brigaad ettevalmistustööde jaoks ning asuda aegaviitmata raielangi ettevalmistamisele. Temale tehti ka ülesandeks koostada tehnoloogiline kaart ja planogramm ning esitada need metsatööstuskeskuse peainsenerile kinnitamiseks.

Algas pingeline ajajärk. Lühikese aja jooksul oli vaja ehitada üle 1000 meetri auto-kilpteed, tükeldamisestakaad, sorteerimisraudtee ning valmistada ette raielank. Oli vaja raielangile vedada tööriistade töökoda, kokkupandav tööliste soojendusmajake ja vajalikud seadmed ning tööriistad.

Ettevalmistustööde läbiviimine pandi metsapunkti inseneerile O. Tokmanile.

Laeva metsapunktis muutus tegevus tavalisest elavamaks. Metsapunkti juhataja ja tehniline juhataja hakkasid kontorisse ilmuma varem kui muidu ja kadusid sealt — metsa. Tagasi tulid nad hilja õhtul; päeva jooksul aga ainult mõneks hetkeks, et helistada metsatööstuskeskusse ja paluda saata materjale või transpordivahendeid.

Muret oli tõepoolest palju. Oli vaja organiseerida kohalikus lauatehases laudade saagimist auto-kilpteede jaoks, oli vaja korraldada palkide vedu lauatehasesse ja laudade vedamine raielangile. Tuli komplekteerida brigaad teekilpide valmistamise ja nende kohaleasetamise jaoks. Sorteerimisraudtee ehitamiseks ei jätkunud küllaldaselt rööpaid, tuli korraldada nende juurdehankimine. Ehitamisel oli eriline vanker teekilpide laialivedamise jaoks hobustega. Nende ja paljude teiste pakiliste asjade korraldamine sundiski metsapunkti juhatajat ja tehnilist juhatajat tööajale lisa võtma.

Ka metsatööstuskeskuses ei kulgenud elu endist rada. Metsatööstuskeskuse peainsener Marana viibis neil päevadel väga vähe oma kabinetis. Teda võis näha raielangil, tee ehitamise juures või metsamaterjalide laos. Rohkem kui kunagi varem vestles ta tööliste, kümniike ja meistritega. Veendudes, et metsapunkti administratiivpersonal ja kümnikud ei oma veel küllaldaselt teadmisi tsüklimeetodi kohta, andis ta korralduse ühepäevase seminari läbiviimiseks. Sellele seminarile sõitis ta ka ise ja tegi üksikasjalise ettekande tsüklimeetodi organiseerimise kohta.

Rahu ei olnud neil päevadel ka meister Mitil. Ohtuti istus ta tavalisest kauem oma kirjutuslaua taga, uurides tsüklilise töö organiseerimise määrustikku ja ajakirjanduse andmeid tsüklimeetodi rakendamise kohta.

Kommunistliku noorena teadis ta hästi, kui raske on läbi viia midagi uut. Ta teadis, et brigaadis on veel seltsimehi, kes suhtuvad umbusaldusega uuendustesse ja kes võivad oma kahtlustega rikkuda uut algatust. Neid tuleb osata õigeaegselt veenda ja mitte lasta levida nende mahajäänud vaateid teiste tööliste hulgas. Tal olid veel selgesti meeles raskused, millega tal tuli võidelda üleminekul metsa ülestöötamisele suurendatud brigaadidega. Palju tuli tol korral kõnelda üksikute töölistega, kes ei uskunud asja edusse ja kes levitasid ebaõigeid ning kahjulikke kuuldusi, nagu

väheneks suurendatud brigaadis töötasu ja langeks tööviljakus.

Meister Mitil oli meeles ka see, kuidas ükskord tuli tema juurde raielangile metsatööstuskeskuse peainsener ja tegi ettepaneku võtta vastu kokkuveo-traktorid ja teised mehhanismid ning organiseerida esimene kompleks-voolubrigaad metsa ülestöötamiseks, kokkuveoks ja väljaveoks, kõigi tööprotsesside täieliku mehhaniseerimisega. Ta nägi ja oli sellega juba harjunud, et viimastel aastatel toimub kõigi tehnoloogia uuenduste juurutamine esmajoones tema jaoskonnas, ja alles pärast seda teistes meistrijaoskondades. Seetõttu ei saanud ta ka nüüd teisiti, kui kogu hingega kinni haarata sellest uuest algatusest ja mitte tagasi lükata temale osutatud usaldust. Pälvida partei ja kommunistliku noorsooühingu usaldust — see on talle kui kommunistlikule noorele kõige püham asi.

Ettevalmistustööd hakkasid jõudma lõpule. Metsatööstuskeskuse peainseneri juures vaadati läbi raielangitööde organiseerimise projekt. See võeti vastu ilma oluliste muudatuseta. Kinnitati tsüklinorm, tsükli-koefitsient, planogramm ja tehnoloogiline skeem.

Enne tsükliülele tööle üleminekut tuli veel kord asjalikult kõnelda töölistega. Tuli neile jutustada sellest, missugune otsene sõltuvus on üksikute lülide vahel, kuidas ühe lüli hooletu töö võib nurja ajada teise lüli töö ning kuidas toimub tööliste kollektiivne premeerimine tsükligraafiku täitmise ja ületamise puhul.

Alles pärast seda, kui töölistel oli täiesti selge uue, progressiivse tehnoloogia paremus ja nad ise tunnistasid selle rakendamise vajalikkust, võis asuda tegeliku töö juurde.

Uue meetodi järgi töötamise algus kujunes kõigiti heaks. Meistril ei olnud põhjust esitada metsatööstuskeskuse ja metsapunkti juhtkonnale mingisuguseid pretensioone — temale tuldi kõiges vastu. Anti tagavaratraktor, tagavaraelektrijaam, mis teenindas ühtlasi ettevalmistustööde brigaadi, tagavara-elektrisaed ja muud vajalikud tööriistad. Raielank valmistati ette eribrigaadi poolt. Mehhanismidele paigutati parimad, vilunud juhid, kuid meistrile määrati abiks veel vilunud vahetusmehaanik ja asjatundlikke kümnikke.

Mitt organiseeris töö nõnda, et iga tööline teadis juba enne vahetuse algust, mida temal ja ta seltsimeestel tuleb teha tsükliülesande täitmiseks.

Tsükligaafikule üleminekuga muutus meistri töö palju keerukamaks ning kasvas vastutus iga tootmislüli eest. See tingis veelgi suuremat nõudlikkust nii enda kui ka alluvate vastu. Nüüd ei saanud Mitt enam juhinduda üksnes üldisest tootmisülesandest, vaid pidi arvestama ka tehnoloogilisi skeeme ja täitmisgraafikut. Töötades ühel raielangil, oli juba vaja läbi mõelda järgmise raielangil ülestöötamise tehnoloogia, kontrollida uue raielangil ettevalmistamise käiku, hoolitseda, et see oleks tehtud õigeaegselt, millega oleks võimalik ühelt raielangilt teisele ümberkolimise aega lühendada. Oli vaja jälgida, et uuele raielangile tehtaks juurdesõiduteed, ehitataks estakaad, raiutaks maha alusmets ja kõrvaldataks ohtlikud puud.

Oma jaoskonna inimestele rääkis meister Mitt sageli: «Meie peale vaatab kogu metsatööstuskeskus. Meie ei tohi tagasi kohkuda alustatud tööst!»

Inimesed aga ei mõtelnudki taganeda. Töö käis täie hooga. Brigaadile antud tagavaramehhanismide tõttu oli kindlustatud ladus töö ja loodud soodsad tingimused tsükligaafiku täitmiseks.

Töölised olid uue meetodiga täiesti rahul ning igaüks töötas suure hoolega omal alal, püüdes igati kogu kollektiivile kaasa aidata.

Meister Mitti võis töö ajal näha kõikjal juhtimas ja korraldamas. Ta jõudis vahetuse kestel rohkem kui üks kord viibida langetajate, laasijate ning tükeldamisplatsil töötavate inimeste juures. Ta jõudis kontrollida elektrijaama, traktorite ja kokkuveoteede seisukorda. Kuigi tema vilunud pilgu eest ei jäänud ka varem midagi varjule, oli ta tsükli- lise töö puhul hakanud veelgi teravamalt jälgima kõike ja pidama silmas kõikide tööd, et juba aegsasti avastada ja kõrvaldada väiksemaid takistusi ja vääratusi.

Mitil on iga tööloigu kohta kindlad nõuded, millest keegi ei tohi kõrvale kalduda. Langetajad peavad üle 15 meetri lajuse tsükliriba puhul langetama puud kahe raidmikuna (eena), et sellega vältida latvade kuhjumist üksteise peale. Oksalaasijailt nõuab ta, et oksad oleksid ära raiutud kuni tüve tasapinnani ja et okste põletamise juures ei rikutaks tüvesid. Traktoristid ja haakijad peavad antud ribalt korjama kõik tüved järjestikku, ei tohi rikkuda puitu traktoriruumikutega, ei tohi jätta ribale maha peeni tüvesid ja latte. Ta ei lähe mööda ka järkajaist. Kus vaja, juhib tähelepanu korralikumale järkamisele; annab näpunäiteid ettemärkijale,

kui see ei ole mõnda tüve õigesti ette märkinud; nõuab sorteerijailt, et nad eraldaksid sortimendid puuliikide ja sortide järgi jne.

Ja millist heameelt tunneb meister nähes, et tema nõudlikkus on nakatanud ka töölisi, nähes, et töölised püüavad ka ise tootmisprotsessi tuua midagi uut, et neid on haaranud hoolitsus seltsimeeste töö eest ning on tekkinud kollektiivne huvi päevase tsüklinormi täitmise vastu.

Langetaja Märt Tiidule oli varem täiesti ükskõik, kas oksalaasijad täidavad töönorme või ei. Nüüd aga käib ta alatihi oksalaasijate juures küsimas, kas nad on rahul langetatud tüvede paiknemisega, kas neil esineb langetamisest tingitud takistusi, mis segavad tsükligraafiku täitmist.

Traktorist Evald Priks valvab rangelt mitte üksnes oma traktori haakija, vaid ka teise traktori haakija töö üle, et ei jääks koristamata peenikesi tüvesid ja et raielangil valitseks täielik kord kokkuveo osas.

Järkajate brigadiir Eduard Peldes on hakanud hoolikalt jälgima tüvede ettemärkimist. Kui enne seda võrdlemisi palju puitu tükeldati küttepuudeks, siis valmistatakse nüüd isegi pealtnäha viletsaist tüvedest mitmesuguseid tarbesortimente, nagu taarapakke, kaevandustoepuid, sulfaatpaberipuid, ehituspalkke jne.

Eeltoodust on näha inimeste vastastikust huvi tsükligraafiku täitmise vastu, on näha uuelaadset suhtumist töösse.

Kõige selle tõttu suurendas meistrijaoskond metsa üles-töötamise ja väljaveo mahtu enam kui 30 protsendi võrra. Toodang ühe nimestikulise mehhanismi kohta on tunduvalt tõusnud. Langetajad on hakanud norme täitma 158-protsendiliselt, järkajad 133-protsendiliselt ja sorteerijad 138-protsendiliselt.

Tõusis ka tööliste töötasu. Nii hakkas traktorist Evald Priks teenima 1400—1500 rubla ja langetaja Oskar Käärma 1300—1400 rubla kuus. Järkaja Viktor Sõsteri töötasu ei ulatunud enne tsükliilisele tööle üleminekut üle 800 rubla, pärast seda aga hakkas ta teenima 1100 rubla kuus. Tunduvalt tõusis küttepuude lõhkuja Oskar Salu töötasu — ta hakkas teenima keskmiselt 1800 rubla kuus.

Ladus ja rütmiline töö on hakanud kõigile meeldima. Mõnutundega vaatavad töölised estakaadi juurde ülesseatud näitajate tahvil eelmise päeva töötulemusi, kus igas lahtris näeme protsendiarve, mis ulatuvad eranditult üle

saja. Edust innustatud töölised töötavad kõik suure huviga ja suhtuvad töösse peremehelikult. Kümnikul ja meistril on meeldiv ülesanne iga päev ette kanda tsükligaafiku täitmist ja ületamist.

Kuid ei jäänud tulemata ka raskused. Muidugi ei esinenud ainult üks või kaks juhtu, kus rikkiläinud traktor tuli asendada tagavaratraktoriga või organiseerida mehhanismide remonti vahetult raielangil. Vajalik tagavaraosade hulk andis siiski võimaluse hädaliste remontide kiireks läbiviimiseks ning lõi tingimused mehhanismide pidevaks tööks.

Kahjuks ei töötanud aga kõik metsatööstuskeskuse lülid veel ühevõrra edukalt. Kord juhtus, et silmustrosside järele saadetud veoauto tuli metsatööstuskeskusest tagasi tühjalt. Nagu selgus, ei olnud metsatööstuskeskuse peamehaanik A. Dolgopolov korraldanud nende valmistamist. Silmustrosside puudumine aga tähendas metsapunktile graafiku täitmata jäämist. Otsustati kohapeal metsapunktis organiseerida silmustrosside valmistamine. Leiti sepad ja trosside palmijad ning kogu öö askeldasid inimesed sepi-kojas — keevitati rõngaid, sepistati konkse ja palmiti trosse. Hommikul viis metsapunkti juhataja Roo ise kaks komplekti silmustrosse raielangile ning andis need üle silmustajatele. Sellega oli jällegi graafiku läbikukkumise oht kõrvaldatud.

Järkajate ja sorteerijate töö edukus sõltub täiel määral metsamaterjalide õigeaegselt äravedamisest estakaadi juurest. Mõnikord kippus aga korrapärane äravedu lonkama. Metsatööstuskeskuse realiseerimistsehh ei pannud sellele kuigi suurt rõhku ega reageerinud ka meistri korduvatele märkustele selle kohta.

Kord leidis brigaad töölt tulles, et öine vahetus on lao otsast-otsani metsamaterjali täis pannud, sest öösel ei olnud autobaasi süü tõttu autovedu toimunud. Brigaadil põlnud uut metsamaterjali kuhugi paigutada. Ahvardas jällegi graafiku täitmata jäämine. Töölised aga teadsid, et meister Mitt ei lase seda sündida, ta leiab tingimata väljapääsu. Neile ei jäänud tähele panemata, kuidas meister laoplatši üle vaatas, sammudega mõõtis ning arvutas. Küsimuse otsustas ta lahendada järgmiselt: «Pikendame sorteerimisraudteed 30—40 meetri võrra ja hakkame uut metsamaterjali laduma kaugemale, uutesse virnadesse. See ei võta meil rohkem aega kui poolteist kuni kaks tundi. Teist

võimalust ei ole. Öhtul töötame sellevõrra kauemini ja täidame ikkagi graafiku. Rööpad on olemas siinsamas lähedal talu juures, traktoristid veavad need siia.»

Keegi ei vaielnud vastu. Kõik asusid kiiresti tööle. Langetajad hakkasid teetrassilt kände ära saagima, järkajad asusid trassi tasandama ja risu ära koristama ning ülejäänud töölisel hakkasid valmistama liipreid ja neid kohale asetama.

Ei läinudki kahte tundi, kui uus laoplatz oli valmis ja kõik võisid asuda oma põhitööle. Meister tegi teatavaks, et täna annab ta ise signaali töö lõpetamiseks. Töötada tuli veidi kauem kui tavaliselt, kuid ei jõudnud veel hämardudagi, kui helises lõpukell. Mitt kirjutas näitajate tahvlile päevase tsükligaafiku täitmise protsendi: 102.

Metsatööstuskeskus ja metsapunkt rakendasid küll terve rea abinõusid metsamaterjali äraveo suurendamiseks tsükligaafiku järgi töötava brigaadi estakaadi juurest, kuid sellest oli ikkagi vähe. Kahevahetuseline töö tsükligaafiku järgi andis üha rohkem ja rohkem toodangut ning ladu oli kogu aeg metsamaterjali täis. Eriti halb oli vineeripakkude, suusapakkude ja pikamõõduliste palkidega: neid kippus kogunema kõige rohkem.

Mitt kõneles sellest asjast korduvalt direktori ja tema asetäitjaga poliitalal.

Ühel talvapäeval sõitiski raielangile metsatööstuskeskuse direktor koos peainseneriga. Nad olid tihtigi jaoskonnas käinud, kuid tavaliselt üksinda. Kahekesi tulid nad ikka siis, kui oli lahendada mõni eriti tähtis küsimus.

Pärast tsükligaafiku järgi töötava brigaadi töö põhjalikku kontrollimist nõudsid külastajad üksikasjalisi teateid ülestöötamisele tulevate uute raielankide kohta. Neid huvitas ka küsimus, missugune on teede seisukord, kas on teedel järske kurvisid, kas on vaja vedada kruusa teede parandamiseks jne.

Direktor ja peainsener olid tulnud selleks, et kohapeal otsustada üht põhilist ja seniajani lahendamata küsimust — metsamaterjalide väljavedu. Mõnede sortimentide äravedu estakaadi juurest toimub normaalselt ja ilma pahanduseta. Kuid lühikesi sortimente, nagu vineeripakke, suusapakke, samuti ka pikamõõdulisi palke veetakse ebaregulaarselt ja vastu tahtmist, ning see tekitab raskusi, eriti tükeldamisestakaadi töös. Ja miks see õieti nii on? — Sellepärast et lühimõõdulisi sortimente ja pikamõõdulisi palke

on halvem mehhanismidega laadida, samuti on neid ka halvem vedada. «Sellest on ainult üks väljapääs,» rääkis peainsener. «Me peame vennasvabariikide eesrindlike metsatööstuskeskuste ning Pärnu metsatööstuskeskuse eeskujul üle minema tervete tüvede väljaveole ning järkamise organiseerima raudteejaamas. Siis hakatakse paratamatult kõiki sortimente ühtlaselt ära vedama ega teki enam raskusi tsükligaafiku täitmisel. Peale selle tõuseb tunduvalt autotranspordi tootlikkus metsa väljaveol. Teetingimused ja kurvide raadiused võimaldavad teie langil vabalt metsa tüvedena välja vedada.»

Mitil oli üldiselt teada, kuidas toimub metsamaterjali väljavedu tervete tüvedena.

Otsustati, et suvise hooaja algusest peale läheb Miti meistrijaoskond üle uuele tööviisile.

Uuele tehnoloogiale ülemineku ettevalmistamisega oli tegevuses terve rida inimesi. Peamehhaniku osakond ehitas spetsiaalseid järelkärusid tüvede veoks, kohandas ümber veoautosid, monteeris seadmeid tüvede peale- ja mahalaadimise jaoks ning valmistas ette elektrijaama ja elektrimootoreid; ehitusinseneri juhtimisel ehitati eriline tükeldamisestakaad; metsapunkt ja meistrijaoskond valmistasid ette raielanke ja juurdesõiduteid.

Päeval, millal taheti alustada uue väljaveoviisiga, tuli meister Mitt hommikul tavalisest varem uuele raielangile, kust mõne tunni pärast pidid väljuma esimesed autokooramad tüvesid, mille pikkus on kuni 30 meetrit.

Puude langetamine ja okste laasimine algas tsükliribaal õigel ajal. Tüvede pealelaadimiseks ettevalmistatud autoelektrikraana seisis täielikus töökorras. Traktorid lähenesid juba esimeste tüvekimpudega laadimisplatsi juurde. Kohale jõudsid ka metsaveoautod pikkade järelkäruudega. Algas laadimine. Laadimistöölised sattusid esialgu veidi segadusse, sest puudusid kogemused pikkade tüvede tõstmiseks. Et tüve üks ots ei hakkaks alla kaaluma, oli vaja haaketrosside kinnituskohad valida selliselt, et tüve raskuspunkt jääks kraana tõstetrossi joonele. Varsti aga harjuti ka sellega ja laadimine hakkas minema normaalselt.

Esimese koormaga sõitis Mitt ise kaasa lõpplattu. Autod liikusid normaalselt ja läbisid kurve suurepäraselt.

Tüved saabusid enne graafikus ettenähtud aega lõpplattu, kus neid juba ootasid järkajad ja sorteerijad.

Seega oli veel üks uuendus esimesena juurutamist leidnud Miti meistrijaoskonnas.

Uus metsa-väljaveo viis lõi kõik vajalikud eeldused tsüklibrigaadide normaalseks tööks. Enam ei olnud kuulda sorteerijate nurinat, et «ladu on täis tuubitud».

Uus meetod andis mitte üksnes vabu käsi tsüklilisele tööle, vaid tõstis suurel määral ka metsaveoautode tootlikkust.

## LÖPPSÕNA

Sotsialistlik kord on avanud piiramatud võimalused tööviljakuse tõstmiseks ja on muutnud töö auasjaks. Oma armastust kodumaa vastu ja oma ustavust kommunismi ideedele väljendavad nõukogude inimesed eelkõige sellega, et nad aktiivselt võtavad osa sotsialistlikust võistlusest tööviljakuse tõstmisel ja kõigi rahvamajandusharude edasise järsu tõusu saavutamisel.

Nõukogude rahvas täiustab tootmisprotsesse, ratsionaliseerib tootmist ja õpib tundma uut tehnikat, viies seda kiires tempos edasi.

Vabariigi metsatööstuse ettevõtted on rikkalikult varustatud tehnikaga. Suurem osa metsavarumistöö operatsioone on mehhaniseeritud, kuna käsitsi töö on viidud miinimumini.

Seda rikkalikku tehnikat ei kasutata aga siiski veel küllaldaselt, tootmise organiseerimises esinevate puuduste kõrvaldamine toimub ebarahuldavalt ja eesrindlikke töömeetodeid juurutatakse liiga aeglaselt.

Meie vabariigi metsatööstuskeskustes ja parvetusorganisatsioonides töötab sadu eesrindlikke töölisi-mehhaniseerijaid, kes on hästi kodunenud oma erialal ja kes võitlevad tööviljakuse pideva tõstmise, mehhanismide täieliku kooritamise ning metsavarumistööstuse mahajäämuse likvideerimise eest.

Metsatööstuse töötajad, võideldes raskustega, mis esinevad selle veelgi teataval määral mahajäänud rahvamajandusharu rekonstrueerimisel ja mehhaniseerimisel, sammuvad väsimatult edasi, parandavad mehhanismide kasutamist, tungivad üha sügavamale metsamassiividesse ning võtavad ekspluateerimisele soostunud ja seniajani ligipääsmatuid põlismetsi.

## SISUKORD

Sissejuhatus . . . . .	3
<b>A. Eesrindlik Tudu metsapunkt ja selle eesrindlased . . . . .</b>	<b>7</b>
Metsapunkti noorim elektrisaemotorist Voldemar Aitsar . . . . .	15
Vedurijuht Viktor Pavlov . . . . .	16
Elektrisaemotorist-ratsionaliseerija Artur Viibur . . . . .	18
Traktorist-mehaanik Riho Roonet . . . . .	19
Mehaanik-ratsionaliseerija Johannes Purk . . . . .	22
Tsükligaafik . . . . .	25
<b>B. Metsatööstuskeskuste novaatorid ja ratsionaliseerijad . . . . .</b>	<b>29</b>
Tartu metsatööstuskeskuse novaator Eduard Peldes . . . . .	29
Pärnu metsatööstuskeskuse eesrindlik autojuht Eugen Juurma . . . . .	34
Võru metsatööstuskeskuse autojuht-ratsionaliseerija Ivan Šir- jajev . . . . .	39
Rakvere metsatööstuskeskuse eesrindlik metsaveo-gaasigene- raatorauto juht Ivan Lukonen . . . . .	42
Tallinna metsatööstuskeskuse eesrindlik liikuvelektrijaama me- haanik Leho Raie . . . . .	47
Tartu metsatööstuskeskuse Laeva metsapunkti meister Leon- hard Mitt . . . . .	53
Lõppsõna . . . . .	65

Петр Давидович Рейнас  
ПЕРЕДОВИКИ ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
ЭСТОНСКОЙ ССР

На эстонском языке

Эстонское Государственное Издательство  
Таллин, Пярну Маантэ 10.

\*

Toimetaja M. Raud

Tehniline toimetaja I. Vahtre

Korrektorid I. Golberg ja E. Kask

Ladumisele antud 8. IV 1955. Trükkimisele  
antud 17. V 1955. Paber 54×84, 1/16.  
Trükipoognaid 4,25. Formaadile 60×92  
kohaldatud trükipoognaid 3,48. Arvutuspoog-  
naid 3,49. Trükiarv 1500. MB-09812. Tel-  
limise nr. 1121. Trükikoda «Tartu Kom-  
munist», Tartu, Ülikooli 17/19.

Hind 90 kop.

90 kop.

A-20703

A

TÜ RAAMATUKOGU



1 0300 00237041 1