

СВЕРДЛОВСКИЙ СТРОИТЕЛЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ СВЕРДЛОВСКОГОРСТРОЙ И ОБКОМА ПРОФСОЮЗА РАБОЧИХ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРОМЫШЛЕННОСТИ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

№ 60 (1932).

СУББОТА, 4 АВГУСТА 1962 г.

XXI год издания

Цена 1 коп.

МЕХАНИЗАЦИЯ — СИЛА СТРОИТЕЛЬСТВА

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ Комитет КПСС, Совет Министров СССР и ВЦСПС в своем постановлении одобрили почин передовых механизаторов тт. Галенко, Денисова, Ламочкина, Гарбузова, Тарасова и других, которые выступили инициаторами соревнования за лучшее использование техники в строительстве, промышленности строительных материалов и на лесозаготовительных предприятиях страны. Этот добрый почин был горячо подхвачен многими механизаторами многомиллионной армии строителей, в том числе и Свердловскгорстроя.

Сейчас можно подвести некоторые итоги борьбы наших механизаторов за выполнение своих социалистических обязательств, за лучшее использование всех строительных машин.

За первое полугодие среднее выполнение директивных норм по всем машинам, сконцентрированным в двух управлений механизации и в тресте Уралтрансспецстрой, достигло 121,5 процента. Эскаваторные бригады тт. Кисляшнина, Неговитина, Соколова, Вавилова и некоторых других в первом полугодии выполнили директивные нормы на 125 — 147 процентов. До 135 — 153 процентов давали выполнение директивных норм на своих машинах эскаваторные бригады из управления механизации № 1 тт. Серебрякова, Гнусарова, Шулги, Шахова.

Замечательные итоги имеют бульдозеристы тт. Вокаев, Толкачев и Камин. Работая в три смены, они со своими сменщиками отработали за полугодие на каждом бульдозере от 2345 до 2990 машино-часов, что равносильно двум с половиной директивным нормам. В целом же выполнение норм по всему парку бульдозеров Свердловскгорстроя превышает 130 процентов.

Высокой выработки добились машинисты эскаваторов с малой емкостью ковша. Так, тт. Ваулин и Логинов отработали в первом полугодии по две тысячи машино-часов. До 1700 — 1800 машино-часов были загружены за это время автокраны, которыми управляют тт. Гусев, Борисенко, Лучкин и некоторые другие механизаторы.

Борясь за лучшее использование машин, руководители управлений механизации и треста Уралтрансспецстрой сумели перевести весь машинный парк на двух-трехсменную работу. Это повысило коэффициент сменности до 1,78 против 1,7 по обязательству. На эскаваторах с ковшом емкостью 0,35 кубометра выполнение директивных норм за полугодие составило 118,2 процента. За счет перевыполнения норм этими машинами дополнительно переработано 195 тысяч кубометров грунта.

Лучшее использование строительных машин обеспечивается за счет повышения коэффициента сменности, сокращения времени на их ремонт и удлинения межремонтного периода эксплуатации каждого механизма.

Больше внимания сейчас уделяется профилактическому ремонту и уходу за машинами. Только благодаря этому удалось довести ежедневный выход на строительные площадки автокранов, эскаваторов и бульдозеров до 85 процентов, чего не было в прошлые годы.

Наши ремонтники освоили агрегатно-узловой метод ремонта

основных строительных машин. Это позволило сократить против нормативов сроки ремонта на 10—12 дней, на 5—8 процентов увеличить межремонтный период, а по экскаваторам-кранам и кранам на пневматическом ходу — до 15 процентов.

Благодаря умелой эксплуатации строительных машин, наличию хороших кадров как механизаторов, так и ремонтников нам удалось сохранить в действии 14 экскаваторов, 15 бульдозеров и столько же автокатков, 10 мотокатков, которые уже отработали свой срок и подлежат списанию. Однако мы их эксплуатируем, что не снижает механооборуженности строительства, приносит значительный экономический эффект.

Коллектив управления механизации № 2, в чьем ведении находятся башенные краны, осуществил ряд мероприятий, которые позволили выполнить социалистические обязательства по лучшему использованию кранов на строительных площадках. Текущие ремонты производились в выходные дни и в нерабочее время. Сокращались сроки монтажа и демонтажа кранов при их перестановке с объекта на объект. Сокращение сроков достигалось за счет перегона кранов с объекта на объект по временным подкрановым путям (где это было возможно) и за счет демонтажа одного крана другим в условиях поквартальной застройки. Такие операции успешно были осуществлены в кварталах № 6 и 21, что позволило сэкономить 180 машино-дней. На протяжении этого времени краны успешно обслуживали строителей.

СРЕДИ механизаторов и механиков много рационализаторов, которые стремятся всячески облегчить труд строителей, сделать его более производительным. В этих целях при производстве отделочных работ все шире применяются механизированные инструменты. На отделочных работах внедрена специальная шлифовально-полировочная машинка, что позволяет высвободить шесть человек рабочих-отделочников. В итоге облегчен труд, повысилось качество отделки. Для чистки и мойки по-

лов применена машинка с мусоропроводом. Рабочий механизм ее состоит из барабана и кордоленты, которая является отходом производства камвольного комбината. Спроектировал ее главный механик строительного управления № 11 треста Южгорстрой В. А. Белоусов. Внедрение этого механизма значительно облегчило труд на мойке и чистке полов.

Главным механиком строительного управления № 13 Р. П. Алексеевым изготовлена и внедрена в производство специальная машинка для шлифовки и шпаклевки полов. Она отличается надежностью в работе, за счет амортизированного рабочего органа хорошо шлифует полы, имеющие неровности.

В трестах № 33, 89 и Южгорстрое изготовлены и эксплуатируются штукатурные станции, позаимствованные у механизаторов Тагилстроя, что в значительной степени улучшило условия труда штукатуров.

(Окончание на 2-й стр.)

Строительству производственной базы — зеленую улицу!

За добротным забором

Почти на четыреста метров вдоль шоссе УЗТМ протянулся добротный железобетонный забор. Вот уже три года свердловчане, проезжающие в трамваях и автобусах, косятся на недостроенный промышленный корпус за забором, гадая — что же это за цех?

Мало кто знает, что это площадка строительства базы механизации (Свердловскгорстроя). Здесь будет большой главный корпус, в котором разместятся несколько цехов и, в частности, цех по монтажу и демонтажу машин, кузнечно-сварочный. Кроме того, строится обширный профилакторий с бытовыми помещениями, готовые навесы для стоянки механизмов и большой прирельсовый склад. После окончания строительства база пол-

ностью обеспечит нужды механизаторов строек Свердловска, кроме того, она явится своеобразным ремонтным заводом совнархоза для восстановления экскаваторов с емкостью ковша до 0,35 кубометра.

Механизаторы строек Свердловска сейчас находятся в чрезвычайно трудных условиях — они не имеют хотя бы маломальской производственной базы для ремонта машин и оборудования. Мощные землеройные механизмы восстанавливаются в примитивных обветшалых цехах или просто под открытым небом. О высоком качестве ремонта говорить не приходится, а это значит, что никогда нет гарантии надежной работы механизма продолжительное время. База необходима. Так считают в Свердловскгорстрое все. Не случайно на партийных собраниях здесь не раз принимались решения, где подчеркивалась первоочередность объекта, говорилось, что его строительство необходимо взять под повседневный контроль и т. д.

Решения решениями, а дела на стройке до сих пор идут из рук вон плохо. Руководители треста

78-КВАРТИРНЫЙ СДАН

Строители 16 управления сдали под заселение 78-квартирный крупноблочный дом Промэнергоавтоматики по улице 8 Марта. Государственная комиссия оценила труд строителей на «хорошо». Стройкой руководил прораб М. Коротков. В отделке дома принимали участие бригада коммунистического труда штукатуров тов. Черняк, бригады маляров тт. Воздвиженского и Порошиной, плотников тов. Леоненко.

Передовые штукатуры 13 управления треста Южгорстрой (справа налево) Александра Цимбулова, Валентина Огородникова, Людмила Соколова, Фанна Мигушкина и Нина Папулова. Все они трудятся в бригаде тов. Курбатова на отделке фасадов новых домов в 21 квартале.

Фото М. Арутюнова.



Завтра — Всесоюзный день железнодорожника

ЗАВТРА советский народ торжественно отмечает Всесоюзный день железнодорожника. В этом году страдалей встречают свой традиционный праздник в обстановке большого подъема, вызванного историческими решениями XII съезда партии.

Успешно претворяется в жизнь генеральный план электрификации железнодорожного транспорта, принятый Центральным Комитетом КПСС и Советским правительством по инициативе товарища Н. С. Хрущева. Массовая электрификация железнодорожного транспорта открыла широкие возможности дальнейшего улучшения грузовых и пассажирских перевозок.

По протяженности электрифицированных дорог и темпам их электрификации Советский Союз вышел на первое место в мире. За последние шесть лет переведено на электрическую тягу свыше 10 тысяч километров линий, то есть в два раза больше, чем было электрифицировано за предыдущие 25 лет.

За период между XX и XXII съездами партии коренным образом изменился технический облик наших железных дорог. На смену паровозам на магистрали вышли электровозы и тепловозы, все шире применяются новейшие средства автоматики, телемеханики и комплексной механизации. Сейчас электровозы и тепловозы обращаются на грузонапряженных направлениях общим протяжением 42 тысячи километров и вы-

полняют свыше 60 процентов всего грузооборота железных дорог.

В ближайшее время наряду с тепловозами и электровозами на стальных магистралях нашей страны будут курсировать мощные газотурбовозы, к созданию которых уже приступили Луганский и Коломенский заводы.

Важную роль в дальнейшем развитии транспорта сыграло Всесоюзное совещание железнодорожников, состоявшееся в Москве в мае 1962 года. В речи товарища Н. С. Хрущева, выступлениях участников совещания определены главные задачи, вскрыты большие резервы улучшения работы железных дорог.

Предусмотренный Программой партии рост промышленного и сельскохозяйственного производства вызовет резкое увеличение объема перевозок. Чтобы своевременно доставить по назначению грузы и пассажиров, всемерно удешевить перевозки, наряду с дальнейшим техническим перевооружением железных дорог сооружаются десятки тысяч километров новых дорог.

Для решения величественных задач, поставленных XII съездом КПСС, железнодорожники упорно работают над выполнением и перевыполнением производственных планов, дальнейшим перевооружением железных дорог на основе новейших достижений науки и техники, добиваются неуклонного роста производительности труда и снижения себестоимости перевозок.

Рейд газет

«Вечерний Свердловск»

и

«Свердловский строитель»

№ 89 тт. Бушков и Казанцев и восьмого управления тт. Митник и Гейман, несмотря на неоднократные указания, считают все же базу механизации объектом маловажным. Об этом они прямо не говорят, но подчеркивают своими делами.

За последнее время на базе работали всего три-четыре человека, работали бесконтрольно, как, впрочем, случалось и раньше. Не удивительно, что на площадке можно познакомиться с вопиющими примерами бракоделия.

Мы, члены рейдовой бригады, внимательно осмотрели участок строительства. Он перерыл обваливающимися траншеями. То там, то здесь можно видеть брошенные железобетонные конструкции. О рачительном ведении хозяйства начальник участка тов. Малков не помышляет. Диву даешься, как строители сводят концы с концами. В административно-бытовом помещении главного корпуса сейчас переделываются перегородки. Их пришлось разобрать, чтобы усилить недоброкачественно выполненные колонны. Много смекалки пришлось применить инженерам Свердловскгорстроя, чтобы укрепить коробку главного корпуса, гарантировать безопасность его эксплуатации. Правда, и сейчас режут глаз кривобокие стены и колонны... Рассказывают, что на стройке не найдешь ни одной стены, которую бы выложили без переделок, а стены бытовых помещений профилактория разбирались неоднократно.

(Окончание на 4-й стр.)

НАДЕЖНЫЕ ПОМОЩНИКИ СТРОИТЕЛЕЙ

Перед Днем железнодорожника

УСПЕХАМИ в труде встречает День железнодорожника коллектив нашего цеха. За полгода задание по грузообороту выполнено на 109 процентов, погрузка и выгрузка — на 111 процентов.

Хорошо поработали мы и в июле, накануне нашего праздника. Не отстают от паровозников и движенцев путейцы мастера М. Сорокина. За истекшие полгода план путевых работ выполнен на 108 процентов, на 500 метрах пути между станцией «Аппаратная» и заводом железобетонных изделий сделан капиталь-

ный ремонт железнодорожного полотна.

С лучшими производственными показателями ко Дню железнодорожника пришла смена диспетчера А. Тузлуковой. Отлично трудятся в этой смене машинисты П. Матэко, К. Корщиков, помощники машинистов А. Тоскуев, И. Козлов, составительские бригады, руководят которыми Г. Пахомов, А. Бологов, стрелочники М. Гайсина, А. Воробьева.

В. ДУБИНА,
зам. начальника
железнодорожного цеха
ЖБИ № 1.

Умельцы

СЛУЧИЛАСЬ беда. Паровой шеститонный кран, поднимая груз, упал с рельс и даже беглый осмотр его после аварии не дал утешительных результатов — нужен капитальный ремонт.

Произошло это еще зимой на заводе железобетонных изделий № 1. Без такого крана на заводе хоть матушку-рельсу пой, как без воздуха и воды. Попытались было договориться с кем-нибудь из заводов, чтоб кран отремонтировать, — везде один ответ: «Перевозить нечем, посылайте своим ходом...» А какой тут «свой ход», когда кран хоть сейчас в металлолом сдавай!

Подумали-подумали, что ж, действительно, ничего с краном не сделаешь и уж серьезно решили отдавать его на переплавку, как вдруг среди своих же железнодорожников нашлись двое крановщиков, которые захотели силы свои испытать — попробовать поставить кран на ноги.

Работают они оба на 25-тонном паровом кране. Один — Владимир Юрин, второй — Афанасий Плеханов. А надо сказать, что машинист крана в железнодорожном цехе — это и слесарь, и арматурищик, и вообще мастер на все руки.

Где-то в середине июня взялись умельцы за дело, а уж к Дню железнодорожника кран стоял на путях как новенький, весело похихивая, пуская к небу белые облачки дыма.

Конечно, крепко пришлось поработать ребятам эти полтора месяца. После работы оставались, по воскресеньям приходили, но зато добились своего — довели дело до конца.

Вот какой подарок преподнесли Владимир Юрин (на снимке внизу слева) и Афанасий Плеханов своему празднику — Всесоюзному дню железнодорожника!

Текст и фото С. БЫДАНЦЕВА.

НА ТРУДОВОЙ ВАХТЕ

Вместе со всеми железнодорожниками страны отмечаем Всесоюзный день железнодорожника и мы, работники подъездных путей.

Задолго до праздника коллектив нашего железнодорожного цеха Нижне-Исетского завода железобетонных изделий взял повышенные социалистические обязательства. Мы решили своевременно, бесперебойно обеспечивать завод необходимым сырьем, в исправном состоянии содержать все приданные нам механизмы и подвижной состав, повысить в цехе трудовую дисциплину.

Эти обязательства выполнены. Хорошо справился коллектив с производственным заданием. Особо нужно сказать о работе смены диспетчера И. Брагина — о машинисте паровоза Н. Золотове и о составителе Ф. Потапчуке, сцепщике В. Мичурине, бригаде грузчиков, руководит которой Р. Борисова. Хорошо потрудились эти товарищи, достойно встречают они свой праздник.

М. РЫЧКОВ,
начальник железнодорожного
цеха Нижне-Исетского
завода.



Перед Всесоюзным днем железнодорожника отлично провели трудовую вахту паровозники железнодорожного цеха завода железобетонных изделий № 1.

Двух из них вы видите на нашем снимке. Это машинист паровоза М. П. Нестратов и его помощник И. К. Ефимов. Они добросовестно относятся к своим обязанностям, в хорошем состоянии содержат локомотив.

Фото С. Быданцева.

ПОСЛЕ СМЕНЫ...

КОЛЛЕКТИВ нашего цеха большой и трудолюбивый. Взять любую смену — в каждой есть свои производственные успехи. Но железнодорожники умеют с пользой для себя использовать и свободное от работы время.

Накануне Дня железнодорожника мы, например, широко развернули борьбу за чистоту и культуру в цехе. Еще весной на территории цеха высадили яблоневый сад, в котором насчитывается более ста деревьев. При этом каждую яблоню закрепили за кем-нибудь из своих работников. Есть свободный часок времени — этот товарищ идет в сад, ухаживает за своим деревцем. Надо сказать, все яблони прижились, окрепли, украшают территорию цеха и мы в будущем ждем, конечно, плодов.

Как только наступили летние дни, мы любой теплый выходной или субботу проводим с пользой. Выезжаем в лес за ягодами, на рыбалку. Не раз выходили на субботники по сооружению водной станции нашего завода на озере Шарташ. Хотелось отметить, что особенно активно участвовал в субботниках коллектив смены, которым руководит диспетчер А. С. Тузлукова.

Два года назад мы перебазировались в новое, добротное помещение. Здесь разместились кабинеты всех служб цеха, а в первом этаже наряду с другими помещениями большой красный уголок, где есть радиоприемник, миллиард, шашки, шахматы, центральная газета «Гудок». В красном уголке у нас постоянное дежурство, время от времени проводим там вечера, посвященные знаменательным датам.

Но завтрашний наш праздник — День железнодорожника — мы думаем проведем на воздухе, в лесу, недалеко от цеха. Приглашаем оркестр, баяниста, будет беспригильная лотерея, аттракционы, волейбол. Проведем небольшую торжественную часть, а потом — концерт, в котором примет участие художественная самодеятельность клуба треста Стройдеталь № 70.

Словом, много дел находится у наших железнодорожников и тогда, когда закончится смена...

К. КОРЩИКОВ,
председатель цехкома
профсоюза железнодорожного цеха
ЖБИ № 1.

НАШЕ ИНТЕРВЬЮ

ОБСЛУЖИВАЕМ ЗАВОД

БЕСПЕРЕБОЙНО

Шесть паровозов, депо, пятнадцатитонный паровой кран, вагоны, пятнадцать километров подъездных путей — большое хозяйство у железнодорожного цеха завода железобетонных изделий имени Ленинского комсомола. Да и коллектив немаленький — более 150 человек. Накануне Всесоюзного дня железнодорожника мы обратились к руководителю цеха Алексею Николаевичу Михалеву с просьбой рассказать читателям нашей газеты, чем встречают свой праз-

дик железнодорожники. Вот что он ответил:

— Если говорить о производственных делах нашего цеха, то план погрузки и выгрузки — главное для нас — мы ежемесячно перевыполняем. Многие нынче сделали для улучшения работы. Я имею в виду закончившуюся в мае постройку своими силами трехсотметрового обгонного пути, что позволит нам уменьшить простой вагонов, ускорить обработку их на подъездных путях. Далее, в этом году мы радифицировали четыре паровоза, а это, безусловно, улучшает руководство ими с диспетчерского пункта.

Лучше других работает сейчас смена диспетчера А. Бошкова. Крепко потрудились коллектив ее незадолго до Дня железнодорожника. Так, в ночь с 24 на 25 июля работники смены сумели выгрузить 60 с лишним вагонов и погрузить готовыми железобетонными изделиями 38.

Сегодня в цехе состоится торжественное собрание, на котором, в частности, будет оглашен приказ по заводу о премировании передовиков, награждении Почетными грамотами почти трети всех наших железнодорожников. Среди них машинисты паровоза тт. Сажаев и Хвостов, помощник машиниста тов. Меньшин, составитель поездов тов. Фитин, стрелочник тов. Иванова, грузчик тов. Баталов и другие.

Еще в начале года коллектив железнодорожного цеха поставил перед собой задачу — бесперебойно доставлять на завод нужные сырьевые материалы, делать все зависящее от нас, чтобы предприятие не простаивало по нашей вине ни одного дня. И пока с этой задачей мы справляемся успешно.

Л. АБАИМОВ,
инженер-механик.



МЕХАНИЗАЦИЯ — СИЛА СТРОИТЕЛЬСТВА

(Окончание. Начало на 1-й стр.).

По предложению слесаря стройуправления № 11 треста Южгорстрой П. И. Широкова изготовлена удобная самоходная телескопическая вышка, что позволило производить работы в промышленном корпусе на площади свыше 15 тысяч квадратных метров без устройства лесов. На строительстве объектов Уралхиммашзавода при бетонировании башмаков под колонны широко применяются специальные вибробункеры и виброжелоба, что полностью ликвидировало ручной труд. Теперь при подаче бетонной смеси к месту укладки отпала такая операция, как вторичная перегрузка бетона.

Заслуживают внимания специальные контейнеры для транспортировки гипсовых перегородок с завода к строительной площадке, разработанные инженером Я. С. Дейчем. Применение таких контейнеров исключает поломки перегородок во время их перевозки, сократило время погруз-

ки, выгрузки и монтажа их на сборке крупнопанельных домов по циклограмме.

В строительных трестах в целях лучшего использования передвижных смесительных машин, растворонасосов, механизированного инструмента произведено их раскрепление по бригадам и звеньям. Это мероприятие улучшило содержание машин, сократило время в среднем на 10 часов, которое раньше уходило на аварийные ремонты.

Много других новшеств, облегчающих труд строителей, максимально механизующих производственные процессы, внедрено нашими новаторами. Это станок для обрезки шифера при производстве кровельных работ, изготовленный по предложению главного механика строительного управления № 7 В. Н. Вербицкого. Это специальные погрузочные инвентарные эстакады, предложенные прорабом седьмого управления И. П. Бородулиным.

В строительных управлениях внедрены в производство легкие подъемники для подъема строительных материалов и сантехники. Их грузоподъемность — 100 килограммов. Они устанавли-

ваются в оконные проемы. Применение таких подъемников позволяет сократить сроки нахождения башенных кранов на объектах.

По предложению слесаря В. П. Воронова и главного механика строительного управления № 6 В. М. Буркова изготовлен и испытан электрокоток весом 300 килограммов для укладки асфальтовой стяжки при производстве кровельных работ на промышленных зданиях, чем достигается большая экономия средств.

Это далеко неполный перечень примеров того, как механизаторы общестроительных трестов борются за лучшее использование строительной техники, за облегчение труда рабочих. Вместе с механизаторами специализированных управлений и треста Уралтрансстрой они стремятся выжать из техники все, что она может дать. Именно это обстоятельство способствовало тому, что в целом коллектив Свердловскгорстроя в первом полугодии на три процента перевыполнил план по производительности труда.

