



Новгород. Городской мост через реку Волхов.

## НОВГОРОДСКИЙ ГОРОДСКОЙ МОСТ ВСТУПИЛ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

В ноябре 1952 года наш коллектив приступил к сооружению моста через реку Волхов в Новгороде. Через два года, 16 ноября, он принят государственной комиссией с отличной оценкой и вступил в строй действующих. Таким образом, мостостроители уложились в установленный срок, который для такого вида сооружений является сравнительно коротким.

Проект моста разработан сотрудником Ленинградского филиала Всесоюзного дорожного проектного института В. В. Павлушковым, а проект металлического пролетного строения — сотрудником Всесоюзного проектного института «Проектстальконструкция» Г. Д. Поповым. В самой конструкции моста авторами проектов предусмотрено все новое, что вошло и входит в практику мостостроения.

Новые методы позволили избежать глубоких подводных работ. Благодаря этому строительство опор не только ускорилось, но и удешевилось.

Эти и другие конструктивные новинки были дополнены новыми методами в организации работ, в самом производственном процессе. Еще раз вполне оправдала себя разработанная нашим коллективом так называемая тыловая конвейерная сборка металлоконструкций, примененная нами при строительстве предыдущего объекта.

Раньше наиболее распространенными были навесной метод сборки и метод при помощи сплошных подмостей. Они и удорожают работы, и задерживают их. Наш же метод обеспечивает очень высокие темпы монтажа металлоконструкций, позволяет использовать всю современную мостостроительную технику. Заключается он в том, что металлоконструкции наращиваются с тыла и по мере наращивания натягиваются через реку с другого берега канатами. Наращивание производится на заранее подготовленной монтажной площадке и может производиться очень быстро. В Новгороде у нас происходили задержки из-за ограниченного размера мон-

★  
*Беседа с начальником  
мостостроительного района  
М. А. ЛИТВИНЕНКО*  
★

тажной площадки и недостатка некоторых материалов. И все же монтаж производился значительно быстрее против навесного способа.

Необходимо отметить также высокий уровень механизации всех выполнявшихся работ. Достаточно привести такой пример. Своими силами наш коллектив построил небольшой бетонный завод, на котором все операции выполнялись механизированным способом. Обслуживало весь завод всего несколько человек. Погрузка бетона на автомашины и укладка его производилась также при помощи механизмов. Таким образом, только на приготовлении и транспортировке бетона рабочей силы потребовалось в четыре раза меньше, чем обычно.

С самого начала строительства нашему коллективу пришлось столкнуться с серьезными трудностями. Очень тяжелыми были, например, гидрологические условия — водный режим реки. В результате на второй и третьей опорах металлические шпунты были заполнены водой и к водоотливу из зашпунтованного пространства для устройства опор можно было приступить только в январе 1954 года. Задержка произошла почти на целых шесть месяцев.

При устройстве опоры № 3 мы натолкнулись на мощный слой затонувшего в далекие времена леса. Для того, чтобы его пробить и достигнуть грунта, потребовались дополнительные усилия.

Несмотря на эти затруднения, мостостроители успешно справились с поставленными задачами. И это еще при том условии, что приходилось на ходу, в процессе работы создавать кадры квалифицированных рабочих — монтажников, бе-

тонщиков, клепальщиков и т. д. Можно смело сказать, что именно эти кадры обеспечили успех дела.

Бригаду монтажников возглавил Александр Алексеевич Мосин, до этого не имевший никакой специальности по мостостроению. Он быстро овладел новым для него делом и создал крепкий коллектив. Его бригада систематически выполняла нормы до 200 процентов. Высококвалифицированным клепальщиком стал Николай Иванович Яковлев, ранее не работавший по этой специальности. Его выработка достигала 190—195 процентов к норме.

Нельзя не отметить бригаду каменотесов, руководимую Михаилом Федоровичем Степановым. Она добилась особенно высокой производительности труда, выполняя нормы до 240 процентов. Много труда вложил лучший слесарь Михаил Александрович Богданов. Выполняя нормы на 188 процентов, он все делал исключительно добросовестно и высококачественно. Им выдвинуто три рационализаторских предложения, которые и осуществлены.

Кстати сказать, на стройке было широко развернуто рационализаторское движение. В текущем году было внедрено 23 рационализаторских предложения, за девять месяцев от них получено 280 тысяч рублей экономии.

Сознавая свой долг, каждый рабочий и служащий мостостроя стремился трудиться добросовестно, высокопроизводительно. Не выполняющих норм выработки у нас не было и нет, средняя производительность труда за десять месяцев составила 120 процентов к плану. Именно благодаря этому наш коллектив к 10 ноября годовую производственную программу выполнил на 104 процента.

Мостостроители рады, что дали новгородцам хороший подарок — городской мост через Волхов.