

Строитель ВОЛГО-БАЛТА

ОРГАН ПАРТКОМА, ОБЪЕДИНЕННОГО ПОСТРОЙКОМА, КОМИТЕТА ВЛКСМ
И УПРАВЛЕНИЯ ВОЛГОБАЛТСТРОЯ

№ 29 (181)

Среда, 8 апреля 1964 года

Цена 1 коп.

Никаких отступлений

Коллектив строителей, работающий на подготовке 62 канала к приему паводковых вод, а затем и пропуску судов, не справился с мартовским планом: допущено отставание по укладке бетона в зуб, укладке ящиков, выемке грунта.

Невыполнение плана по основным показателям на этом объекте — есть результат недостаточной организованности строителей, слабое руководство работами со стороны старшего прораба тов. Громыко и мастеров, а также результат недостаточного контроля со стороны стройуправления 421.

Большую претензию в невыполнении плана следует предъявить работникам управления механизации, которые допускают частые простои экскаваторов, бульдозеров и кранов. Большинство машинистов экскаваторов и бульдозеров не справилось с установленным заданием и в марте дало низкую выработку.

Сейчас идет второй месяц весны. До наступления весеннего паводка остались считанные дни. А объемы работ выполнены далеко не все.

До 15 апреля необходимо вынуть грунта из канала 15 тысяч кубометров. Это невелик объем работ, но медлить с выполнением уже нет времени. Многие не сделано по отработке откосов. За короткий срок предстоит уложить в зуб бетона 702 кубометра, гравмассы — 600 кубометров, гравия — 180 кубометров, положить на откосы ящиков 2650 штук, заполнить их камнем 5154 кубометра. Успешно справиться с этими объемами работ — неотложное дело строителей. Отступлений не должно быть.

Укладка бетона в сооружения Волго-Балта на 5 апреля

Первая графа — план на апрель, вторая — выполнение за пять дней (в кубометрах)		
СУ-418	1410	95
СУ-420	3580	275
СУ-421	2337	228

Всего по ВСБ 7827 699

В БОРЬБЕ ЗА ПОЧЕТНОЕ ПРАВО

В коллективе строителей шлюза № 6, возглавляемого старшим прорабом тов. Пироговским, с каждым днем ширится размах социалистического соревнования за почетное право поднятия вымпела готовности Пахомовского гидроузла к началу навигации 1964 года. Здесь круглые сутки кипит работа. Проходя по стройплощадке, не увидишь праздных людей. Все трудятся упорно, напряженно. Чувствуется стремление строителей успешно выполнить соцобязательства.

Март закончен успешно. В шлюз уложено бетона около 55000 кубометров, перевыполнены заданные объемы по кирпичной кладке, обратным засыпкам, заделке шпонок и другим работам. Уже заканчиваются гидромонтажные работы по нижней голове, форсированно работают электро-монтажники. Широкий фронт работ предоставлен электро-монтажникам по левой стороне камеры шлюза и башням управления верхней головой.

Хочется отметить хо-

рошую работу прорабств Гидроэнергомонтажа и Севзапэнерго монтажа, Севзапэнерго монтажа, ми прорабами С. А. Горчаковым и И. Л. Войнштоком. Умело организуют работы специалисты своего дела: бригадир электро-монтажников В. А. Светлов, бригадиры гидромонтажников Алифанов И. Р., Вергун А. Р. Отлично работают тов. Ариньш Я. П., Попов В. М. и другие.

Строители и монтажники,

ДЛЯ РЕШЕНИЯ ЦЕЛЕВОЙ ЗАДАЧИ

Коллектив работников механических мастерских специализированного управления № 478 в выполнении целевой задачи — подготовки сквозной прорези канала тоже вносит большую долю труда. Мастерские без задержек выполняют все заказы по изготовлению нужных деталей и производят ремонт земснарядов и земустановок. Ремонт некоторых механизмов был произведен по месту их работы.

В сжатые сроки были отремонтированы земснаряды № 325, 307, 311, 314, 308 и 315, зему-

новки № 101, 102, 106, 107 и другие.

Следует отметить усердную работу на ремонте механизмов слесарей А. П. Амосова и И. И. Егорова, токарей С. П. Алешина, В. Д. Попова, В. В. Конанова, Ю. Соснина, сварщиков С. А. Юшкова, Н. Я. Бобкова, электриков Н. Рачеева, М. Лумбина, З. Кирьянова.

Коллективу механических мастерских присвоено звание коллектива коммунистического труда, а работники котельно-сварочного и электроцехов борются за это почетное звание.

А. Никитин.

ки, работая по совмещенному графику, стремятся не задерживать друг друга, хорошо понимая, что дело, которому они отдают свою энергию, знания и опыт — общее, и успешное выполнение работ зависит от их слаженности в работе.

Сейчас одной из боевых задач коллектива шлюза является окончание мостового перехода через шлюз. Здесь работами руководит молодой инженер прораб Владимир Шн-

манский. Мост будет готов к 15 апреля. Успешно выполняют свои обязанности на строительстве шлюза члены коллектива управления механизации механизаторы Савенков И. И., Заломов Г. И. и другие.

И так общими усилиями строителей, механизаторов и монтажников успешно решается задача по досрочной подготовке шлюза № 6 к пропуску судов в мае 1964 года. Представители всех этих коллективов с гордостью и по праву поднимут вымпел готовности Пахомовского гидроузла к началу предстоящей навигации.

С. Лашкул,
секретарь партбюро
СУ-420.

На снимке: мостовой переход через шлюз № 6.
Фото М. Кобневой.



Бригада коммунистического труда

— По итогам социалистического соревнования, — сказал на состоявшемся на днях собрании шоферов третьей автоколонны начальник тов. Янчук, — бригада шоферов Александра Васильевича Русанова, борющаяся за звание коммунистической, в течение нескольких месяцев подряд ежемесячно перевыполняет производственное задание.

Так, например, в трудных условиях зимы бригада добилась выполнения плана: за декабрь 1963 года на 200 процентов, за январь текущего года — 134 процента, февраль — 203 процента, не хуже показатели и в марте.

Члены этой бригады показывают хороший пример в поведении, бы-

ту, активно участвуют в общественной жизни.

Начальник автоколонны тов. Янчук вносит предложение о том, чтобы этой передовой бригаде А. Русанова присвоить звание коллектива коммунистического труда.

Предложение тов. Янчука было одобрено всеми выступающими на собрании. Товарищи Алякин, Семенов и другие в своих выступлениях говорили о том, что члены этой бригады умело организуют свой труд, работают слаженно. Почти весь бетон, уложенный в шестой шлюз, вывезен этой бригадой. Замечательный пример в труде показывают тт. Гнедой, Судаков, Гатаулин, Карцев, сам бригадир и другие.

Решение было единогласным: за достигнутые высокие показатели в социалистическом соревновании и успешное выполнение обязательств бригаде шоферов, возглавляемой тов. Русановым, присвоить почетное звание «бригада коммунистического труда».

Руководители автоколонны, местного комитета и товарищи по работе поздравили тов. Русанова и членов его бригады с присвоением почетного звания, пожелали передовому коллективу дальнейших успехов в труде.

Можно надеяться, что члены бригады коммунистического труда будут дорожить этим высоким званием и не уронят чести своего коллектива.

А. Алексеев.

Труд не организован

Невыполненных работ по подготовке к приему весеннего паводка на верхнем подходе пятого шлюза еще много, а дело здесь организовано плохо. Со стороны руководства СУ-421 не уделяется достаточного внимания организации труда, особенно в ночную смену.

Так, например, 29 марта в ночную смену здесь экскаваторы и автомашины простаивали, организатора работ на объекте не было. По соседству с этим участком работал со своими людьми мастер тоже этого же стройуправления тов. Карманов. Почему бы ему не поинтересоваться, почему не идут работы и не организовать на объекте в ту смену труд механизаторов? Но нет. Когда об этом тов. Карманову было сделано замечание, он спокойно ответил: это не входит в круг моих обязанностей и я знать не знаю этого объекта.

Разве можно так рассуждать специалистам в горячую предпусковую пору?

Н. Федоров.

В ряды Коммунистической партии

Был 1951 год... Н. А. Анохина пришла тогда на строительство Волго-Балта. Вскоре окончила краткосрочные курсы счетоводов. Затем практическая срочная работа в одном из участков строительства. А сейчас Надежда Федоровна работает заместителем главного бухгалтера строительного управления № 418.

Все эти годы работы на стройке, пусть и не так на первый взгляд видной, но кропотливой, были годами роста для тов. Анохиной. Она умело совмещала работу с учебой, окончила ве-

черную школу рабочей молодежи, а затем поступила на заочное отделение в Ленинградский финансово-плановый институт.

Тов. Анохина пользуется уважением в коллективе, принимает активное участие в работе профсоюзной организации.

Недавно в жизни тов. Анохиной произошло важное событие: она принята кандидатом в члены КПСС. Этим доверием Надежда Федоровна дорожит и полагается ничем не опорочить высокое звание коммуниста.

Е. Беркович.

РЕГИСТРАЦИЯ

КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРОВ

На совместном заседании объединенного построеного комитета и руководства Волго-Балтстроя проведена регистрация заключенных на 1964 год коллективных договоров в подразделениях Волго-Балта.

Регистрацию проводили от Госкомитета по транспортному строительству СССР начальник Волго-Балтстроя А. С. Хмельницкий и от ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта — заместитель председателя Дорпрофсожа Северной железной дороги В. М. Погуляй.

Все коллективные договоры зарегистрированы. При обсуждении этого вопроса присутствующие на объединенном заседании указали на ряд недостатков в выполнении коллективных договоров и создании условий труда и быта строителей.

А. Шпалеров,
председатель объединенного построеного комитета.

ПО СЛЕДАМ

По заметке „Как же без воды?“, напечатанной в газете „Строитель Волго-Балта“ за 1 апреля, заместитель начальника СУ - 478 тов. Панченко сообщил, что для подвозки воды в посе-

лок Пахомово — 1 выделен бензовоз. И срыв в обеспечении водой был в дни, когда машина была на ремонте. Сейчас машина отремонтирована и подвозка воды производится.

ПО РЕКАМ

По стране идет весна. Наступила пора большого половодья. По рекам уже пошли первые суда, началась навигация шестого года семилетки.

В СССР более 10 тысяч рек, пригодных для судоходства и свыше двух с половиной тысяч озер. Водный транспорт — старейший вид транспорта нашей страны — занимает важное место в общей системе перевозок грузов и пассажиров. По протяженности судоходных речных путей (около 140 тысяч километров) наша страна занимает первое место в мире. Нужно заметить, что преимущество водного транспорта является сравнительно низкая себестоимость перевозок. Не трудно сделать вывод о целесообразности широкого развития этого вида транспорта.

В дореволюционной России имелся относительно крупный речной флот. Но его возможности не могли быть использованы полностью, так как речное хозяйство было запущено,

в стране не было ни одного оборудованного речного порта. С тех пор неузнаваемо изменились внутренние водные бассейны. Если, например, поехать по Волге, то можно увидеть ряд крупнейших водохра-

нилищ длиной более 600 километров, шириной свыше 60 километров и глубиной до 35 метров. Меньются бассейны великих рек Сибири. После окончания строительства комплекса сооружений Братской и Красноярской гидроэлектростанций великие реки Сибири — Енисей и Ангара общей протяженностью шесть тысяч километров станут судоходными по всей длине, цепь искусственных озер скроет мешающие судоходству пороги. В течение 15 лет поток грузов по этим рекам возрастет в пять раз.

Навигация этого года будет отмечена важным событием: заканчивается строительство Волго-Балтийского водного пути и скоро по нему пойдут суда. Волго-Балтийский канал протяженностью 360

километров — замечательное гидротехническое сооружение, которое откроет путь крупнотоннажному волжскому флоту на Балтику. Канал-гигант заменит старую Мариинскую систему, 150 лет назад

связавшую Балтику с Волгой. Теперь вместо 37 небольших деревянных шлюзов построено семь крупных железобетонных с автоматическим управлением. По новому пути пойдут крупные суда, в том числе такие речные гиганты, как танкер «Великий» грузоподъемностью до пяти тысяч тонн. Уже в этом году по каналу будет перевезено более трех миллионов тонн грузов. Путь от Невы до Волги суда будут проходить почти в три раза быстрее.

Волго-Балтийский канал имеет большое значение еще и в том отношении, что он является новым, важным звеном в создании единой глубоководной системы Европейской части СССР. С вводом его в эксплуатацию значительно увеличится грузопоток

между Северо-Западом и центральными экономическими районами. Перевозка грузов по каналу будет обходиться в 3—3,5 раза дешевле, чем по железной дороге.

В 1903 году на реке

Свири появилось новое нефтеналивное судно «Вандал». Особенность его состояла в том, что оно приводилось в движение не малоэффективной паровой машиной, а двигателем внутреннего сгорания. Это был первый в мире теплоход. За границей первый теплоход построили только в 1912 году. Из 80 теплоходов, имевшихся во всех странах в 1913 году, 70 было русскими. Перевозка грузов по рекам центра, Востока, Севера, Северо-Запада перевезено более трех миллионов пассажиров. Создание новых скоростных судов продолжается. Так, в конце марта советскими изготовили самое быстрое судно в мире судно на подводных крыльях. Вместо обычных дизелей на нем установлены легкие и в то же время мощные газотурбинные двигатели. В сочетании с водометами, заменяющими винты, они позволяют турбоходу, на борту которого могут разместиться 150 пассажиров, развивать скорость 110 километров в час! В. ПИМЕНОВ. (ТАСС).

Долгое время развитию речных перевозок мешала низкая скорость судов. За последние годы в борьбе за повышение скорости до-

— Назовите передовых механизаторов вашего стройобъекта, — с таким вопросом обратился наш корреспондент к прорабу первого участка 66 канала О. Корж, где ведет работы 38 мехколонна.

— Дела у нас идут неудовлетворительно. От графика мы отстаем, — сказал он, — но передовые люди, настойчиво добиваясь перевыполнения норм выработки, у нас есть.

В числе первых лучших производственников был назван бульдозерист Вячеслав Тюленев.

На ударную стройку Вячеслав приехал вместе с мехколонной в 1962 году и все время трудится так, что его труд можно привести в пример другим. Если необходимо это для производства, в целях выполнения графика, то тов. Тюленев может работать не только 7 часов.

Работая в марте на разработке, разравнивании и перемещении грунта, опытный бульдозерист выполнил доведенное задание.

Скромный, трудолюбивый, исполнительный — так характеризует производитель работ объекта бульдозериста тов. Тюленева.

НА СНИМКЕ:

В. Тюленев.

Фото М. Кобневой.



Лучшие премированы

В соответствии с приказом Минтрансстроя за хорошие показатели в работе за февраль текущего года начальником Волго-Балтстроя А. С. Хмельницким издан приказ о премировании руководящих работников канторы энергоснабжения и связи в размере 40 процентов месячного должностного оклада.

Передовики этого предприятия, настойчиво борющиеся за хорошие показатели в работе, также премированы.

Следует пожелать работникам канторы энергоснабжения и связи дальнейших успехов в труде.

Н. Павлова.

Ответьте, пожалуйста, гг. Алферьев и Смирнов

В прошлом году в магазине № 27 поселка Водораздел был открыт отдел промышленных товаров, где работала продавцом К. Фофанова. Отдел работал неплохо, в магазин часто завозились товары, полностью были удовлетворены запросы жителей поселка, не приходилось им за каждой мелочью ездить в другие магазины.

Но с первого января положение дел здесь с торговлей изменилось. Орс не стал

Они идут впереди

Коллектив мехкол он н № 38, работающий на подготовке канала № 66 к пропуску судов, по-прежнему не справляется с графиком земляных работ. Но есть здесь механизаторы, которые добиваются высокой выработки на свои механизмы, выполняют и перевыполняют установленное задание.

Так, например, за последние дни наивысшей выработки на экскаватор добились машинисты трехкубового экскаватора Борис Глупышев и Анатолий Воробьев. Их выработка на выемке грунта составляет 200 процентов.

Так же высокопроизводительно трудится Вячеслав Елаков.

Все экскаваторщики и бульдозеристы должны равняться на передовиков и трудиться по их примеру. Л. Сударкина.

выделять в этот магазин промышленных товаров. А 31 марта начальником орс тов. Алферьевым и начальником торгового отдела Смирновым продавцу Фофановой было дано указание отдел закрыть и все товары сдать на склад.

Жители поселка очень недовольны таким решением руководителей отдела рабочего снабжения. Теперь за товарами первой необходимости им приходится ходить за несколько километров.

Строители просят ответить гг. Алферьева и Смирнова, почему они так поступили и почему не считают с нуждами и просьбами строителей?

А. Баранов.

стигнуты значительные успехи. Особенно это касается пассажирских перевозок. Сравнительно недавно на наших реках

И ГОЛУБЫМ ОЗЕРАМ

появились суда на подводных крыльях с невиданной скоростью 60 и более километров в час. Но уже в прошлом году крылатыми судами по рекам центра, Востока, Севера, Северо-Запада перевезено более трех миллионов пассажиров. Создание новых скоростных судов продолжается. Так, в конце марта советскими изготовили самое быстрое судно в мире судно на подводных крыльях. Вместо обычных дизелей на нем установлены легкие и в то же время мощные газотурбинные двигатели. В сочетании с водометами, заменяющими винты, они позволяют турбоходу, на борту которого могут разместиться 150 пассажиров, развивать скорость 110 километров в час! В. ПИМЕНОВ. (ТАСС).

появились суда на подводных крыльях с невиданной скоростью 60 и более километров в час. Но уже в прошлом году крылатыми судами по рекам центра, Востока, Севера, Северо-Запада перевезено более трех миллионов пассажиров. Создание новых скоростных судов продолжается. Так, в конце марта советскими изготовили самое быстрое судно в мире судно на подводных крыльях. Вместо обычных дизелей на нем установлены легкие и в то же время мощные газотурбинные двигатели. В сочетании с водометами, заменяющими винты, они позволяют турбоходу, на борту которого могут разместиться 150 пассажиров, развивать скорость 110 километров в час! В. ПИМЕНОВ. (ТАСС).

„Строитель Волго-Балта“

8 апреля 1964 года. 2 стр.

РЕДКОЛЛЕГИЯ.