

Перед открытием навигации Быстрее завершить все подготовительные работы

В ВОЛГОБАЛТСТРОЕ состоялось совещание руководящих работников Управления, начальников стройуправлений и других подразделений стройки, руководителей субподрядных организаций. Обсуждался вопрос о ходе подготовки канала к началу сквозного судоходства. В совещании принял участие заместитель министра речного флота тов. П. В. Черевко. Главный инженер строительства тов. П. Д. Батунер сообщил собравшимся о ходе подготовки гидросооружений к пропуску судов.

— Строителями и всеми субподрядными организациями, — сказал он, — проделана большая организационная и техническая подготовка к началу навигации, следует отметить хорошую подготовку напорного фронта в Пахомовском гидроузле.

Далее главный инженер ставит задачи, над решением которых коллектив и должен трудиться в эти напряженные предпусковые дни.

Начальники строительных управлений и руководители субподрядных организаций выступили с информацией о

ходе завершения подготовительных работ к началу судоходства.

Совещание отметило, что для медлительности с завершением подготовки к пропуску судов нет времени. Сейчас задача коллектива строителей заключается в том, чтобы в короткий срок накопить до проектных отметок Новинковское водохранилище, высококачественно завершить все подготовительные работы, отладить все механизмы в работе, провести пробное шлюзование. Словом к дню пропуска судов надо прийти в полной боевой готовности. Строители при подходе воды к гидросооружениям должны особенно следить за креплением напорных земляных сооружений. Следует помнить, что опрочистившие и непредусмотрительность могут привести к непоправимым последствиям.

Большая роль принадлежит сейчас будущим хозяевам гидросооружений. Эксплуатационный аппарат теперь уже должен быть на местах и вместе с наладчиками вести опробование механизмов и оборудования.

Строителям ВОЛГО-БАЛТА

ОРГАН ПАРТКОМА, ОБЪЕДИНЕННОГО ПОСТРОЙКОМА, КОМИТЕТА ВЛКСМ
И УПРАВЛЕНИЯ ВОЛГОБАЛТСТРОЯ

№ 43 (195)

Воскресенье, 31 мая 1964 года

Цена 1 коп.

Бурный рост народного хозяйства страны требует ускоренного развития всех видов транспорта. Принятая XXII сессией Программа КПСС среди важнейших задач в этой области предусматривает расширение транспортно-дорожного строительства, дальнейшее техническое перевооружение всех видов транспорта. Программой партии намечено создать единую глубоководную систему, которая соединит основные внутренние водные пути европейской части СССР.

Через несколько дней вступит в строй магистраль пяти морей — Волго-Балтийский глубоководный путь. Пуск этого сооружения — крупный шаг в выполнении задач, поставленных XXII съездом КПСС.

Горячие, предпусковые дни наступили на трассе Волго-Балтийского водного пути. Заканчиваются работы на Новинковском и Пахомовском гидроузлах. Как только здесь будет поднята вода и опробовано оборудование шлюзов, через Волго-Балт пойдут первые суда.

Корреспондент «Правды» В. Сорокин обратился к министру речного флота РСФСР С. А. Кучкину с просьбой рассказать о новой водной магистрали.

— Новая глубоководная магистраль, — сказал С. А. Кучкин, — даст возможность организовать бесперевальную транспортировку важнейших грузов между портами пяти морей — Белого, Балтийского, Каспийского, Черного и Азовского. Из Волжского речного бассейна на Ленинград и Кандалакшу пойдут донецкий уголь, металл южных металлургических гигантов, а также нефть и ее продукты — сырье для химических заво-

Магистраль пяти морей

образовали единый водный путь. Но речные суда с трудом справились с плаванием по бурным Онежскому и Белому озерам. Поэтому были построены Белозерский и Онежский обводные каналы.

Увеличатся перевозки зерна, соли, овощей. А с севера пойдет встречный поток грузов — кольские апатиты, карельский лес, железорудный концентрат для Череповецкого металлургического завода.

Волго-Балтийский водный путь заменит старую Мариинскую систему, существовавшую более полутора веков.

Попытки соединить северные реки в единую систему относятся еще к началу XVIII века. В 1703 году, одновременно с основанием города на Неве, было начато строительство Вышневолоцкой водной системы. Движение по ней началось через шесть лет. Пропускная способность была невелика, да и движение судов происходило лишь в одну сторону — к Петербургу.

Прошло сто лет, и к Вышневолоцкой системе присоединились еще две — Тихвинская и Мариинская. Они

Мариинская водная система продолжала совершенствоваться и в годы Советской власти. Особенно большое значение имело строительство шлюзов на порожистой части Шексны. Теперь здесь могли проходить уже суда длиной до 70 метров и грузоподъемностью до 70 тонн. И все же старая Мариинская система не могла полностью удовлетворять потребности народного хозяйства в речных перевозках.

Волго-Балтийский водный путь общей протяженностью около тысячи километров обладает рядом преимуществ по сравнению с Мариинской системой. Прежде всего он дает возможность увеличить объем перевозок грузов в несколько раз.

Второе, — и это очень важно, — крупнотоннажные волжские суда грузоподъемностью более пяти тысяч тонн смогут проходить весь водный путь — от пунктов погружки до пунктов назначения. (Окончание см. на 2 стр.)

ЕСТЬ ЕЩЕ ОДНО ВОДОХРАНИЛИЩЕ НОВИНКОВСКОЕ!

Со строительных управлений Волго-Балта сейчас ежедневно приходят радостные вести о сдаче гидросооружений в строй действующих. Приближается день начала сквозного судоходства.

28 мая в 8 часов

утра начался съем последней перемычки, отделяющей северный склон Волго-Балтийского водного пути от Череповецкого водохранилища.

Проран на перемычке поручено было сделать бульдозеристам управления механизации Д. Боровских и В. Прыгову.

Из экскаваторщиков на этом ответственном участке работали Г. Полухин и А. Чуфырев. Здесь же пущен был в работу землесос «Волжский-642». Вахту в этот день возглавлял

заместитель командира экипажа Б. Смирнов.

Трудились механизаторы на совесть. И вот в 11 часов 30 минут проран готов. Воды Белого озера, повернув вспять реку Ковжу, пошли к шестому шлюзу. А 29 мая утром уже были открыты клинкеты на верхних воротах шестого шлюза и начался сброс воды в Новинковское водохранилище. Под напор ставится пятый шлюз.

А вчера принял воду уже последний незатопленный — пятый шлюз.

К. АНТОНОВА.



Началось затопление шестого шлюза.

Фото Т. Луговой.

С заданием справились досрочно

Как только было завершено последнее перекрытие реки Вытегры в створе Пахомовского гидроузла, бригады стройуправления № 420 А. Ченцовой, К. Юршейса и Ю. Дмитриева приступили к креплению четырнадцатой плотины. Члены этих бригад усердно трудились на отработке откосов плотины, укладке гравмассы, отделке верхового банкета, грузили и разгружали

из баржи камень, подвезенный уже по затопленному 66 каналу, производили мощение откоса камнем.

— Строители поработали на совесть в эти предпусковые дни, — говорит начальник стройуправления И. М. Нагорных, — не ушли они с рабочего места по две смены подряд, и задание выполнено досрочно. На подготовку всего напорного от-

коса было отведено двое суток, а справились бригады с заданием за 30 часов. Все работы выполнены высококачественно.

Сейчас бригады А. Ченцовой и К. Юршейса производят одерновку и окончательную отделку откосов, а бригада Ю. Дмитриева получила новое задание.

Магистраль пяти морей

(Окончание.)

Начало см. на 1 стр.)

ния — без перевалки груза в Череповце.

Появление крупнотоннажных судов на новой водной магистрали — факт весьма значительный. Здесь будут эксплуатироваться новые теплоходы так называемого смешанного плавания, которые смогут плавать и по морям, и по рекам.

Только в нынешнем году примерно на полтора миллиона тонн возрастет объем перевозок грузов по каналу. По сравнению с прошлым годом в 2,3 раза увеличится транспортировка леса в судах, вдвое — вывозка продукции предприятий Кольского полуострова. А, как известно, перевозки по воде нефти — в 3 раза, зерна — в 3,5 раза, леса — в 2 раза дешевле, чем по железной дороге.

С пуском Волго-Балта перед речниками встают исключительно ответственные задачи. Достаточно сказать, что в эту навигацию они обяжутся перевезти сверх плана сотни тысяч тонн грузов. Организуются новые линии: Ленинград — Волгоград, Ленинград — Ярославль, Ленинград — Ростов-на-Дону, Череповец — Кандалакша и

другие. Резко возрастут перевозки пассажиров.

Волго-Балт — поистине замечательное гидротехническое сооружение. Среди вековой тайги построено семь гидроузлов, оборудованных самой совершенной техникой и автоматикой, плотина с водосбросом и дамбами, проложены каналы.

Об объеме проделанной работы красноречиво свидетельствуют такие цифры: произведено более 62 миллионов кубометров земляных работ, уложено свыше 720 тысяч кубометров железобетона, смонтировано 14 тысяч тонн металлоконструкций и гидротехнического оборудования.

Из зоны затопления перенесено около 10 тысяч домов ста населенных пунктов Вологодской области, переменило адрес более 50 колхозов. Очищено от леса и кустарника свыше 56 тысяч гектаров зоны затопления...

К первой навигации на Волго-Балте готовятся не только портовики, экипажи судов. Большие задачи стоят

перед конструкторами и учеными. Как известно, условия судоходства на севере отличаются крайне неустойчивыми климатическими особенностями. В связи с этим в Центральном технико-конструкторском бюро Министерства речного флота РСФСР создаются проекты новых советских речных ледоколов. На Череповецком судоремонтном заводе построен первый экспериментальный ледокол, который может взламывать ледяные поля толщиной до 40—50 сантиметров.

Следует отметить и работу ученых Ленинградского института водного транспорта, успешно разрабатывающих важнейшие проблемы работы речных судов в морских условиях, безопасности плавания теплоходов в Ладожском озере.

Волго-Балтийский водный путь, связывающий в единую магистраль порты пяти морей, скоро вступит в строй.

(Газета „Правда“ за 29 мая 1964 г.)

Говорят молодые строители

ШАМИЛЬ
Акбулатов на строительстве Волго-Балта приехал в августе прошлого года после окончания Ленинградского института водного транспорта и был направлен в земляное строительство по обратным засыпкам, затем переведен на верхнюю головку, а последнее время возглавлял работы на самом боевом участке — нижнем подходе.



говорит он, в котловане шлюза только начали подниматься первый и второй ярусы камер. С тех пор прошло всего 10 месяцев. И за этот период воздвигнут вот какой красавец-шлюз.

На снимке: мастер СУ-420. Ш. Акбулатов.

На вопрос: что на Волго-Балте произвело на вас самое сильное впечатление, молодой специалист ответил: темпы строительно-монтажных работ.

Когда приехали сюда,

ПОГАСИТЕ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ

Известно, что каждый, кто снимает коммунальную квартиру, обязан всегда аккуратно вносить квартплату. Но некоторые квартиросъемщики забывают, очевидно, об этом или не хотят подчиняться общему требованию.

К неаккуратным плательщикам относится работница КПП Евгения Тихомирова, имеющая задолженность по квартплате с декабря 1963 года, кассир автобазы А. М. Сторожева, тоже не заплатившая квартплату за этот же срок.

Большую задолженность по квартплате имеют также работница лесозавода Л. Кокшарова, шофер автобазы С. А. Киселев, шофер рыбзавода Г. Е. Попов, работник промкомбината И. М. Носов.

Жилищно-коммунальный отдел Волгобалтстроя об-

ращается к руководителям предприятий, где работают эти неаккуратные плательщики, с просьбой: воздействуйте на них, товарищи, пусть они погасят свою задолженность по квартплате.

К. Ткаченко.

Не ослаблять внимания к вопросам охраны труда

Горячая пора сейчас на нашей стройке. Многие сооружения уже приняты комиссией и вступили в строй действующих.

Но на шлюзах и других сооружениях после сдачи их во временную эксплуатацию строители будут продолжать строительно-монтажные работы. Поэтому очень важно в настоящий период соблюдать правила техники безопасности.

Следует отметить, что за последнее время руко-

водители подразделений стройки, главные инженеры, прорабы и мастера ослабили внимание к вопросам охраны труда.

Третий и четвертый шлюзы, а также и подходы к ним затоплены. Но работы здесь еще продолжаются. Рабочим с одной стороны шлюза на другую приходится переходить че-

рез нижние и верхние ворота. Значит при этом необходимо создать условия, обезопасить труд строителей. По правилам должны быть оборудованы ограждения, подходы, площадки. Но они отсутствуют. Нет также на этих объектах спасательных средств для работающих над водой.

Такое несерьезное отношение к охране труда рабочих привело к тому, что в стройуправлении № 418 в текущем месяце имеется уже два несчастных случая на производстве.

Руководителям стройуправления тт. Рубану и Леванову следует сделать из этого факта серьезные выводы и принять срочные меры к устранению недостатков в вопросе охраны труда.

Подобные нарушения правил техники безопасности допускаются и в других подразделениях стройки. С этим, безусловно, мириться нельзя. Необходимо на каждом строительном объекте создать для строителей безопасные условия труда.

М. Климов,

инженер по охране труда и технике безопасности.

ПОПРАВКА

В нашей газете в материале «Итоги соревнования коллективов, борющихся за право поднятия вымпела готовности Волго-Балта к пропуску судов», напечатанном за 27 мая, допущена опечатка. Количество баллов за апрель у строительного управления № 420 не 42,9, как напечатано, а 12,9.

РЕДКОЛЛЕГИЯ.

Витегорская типография. Заказ № 830 Тираж 1000

Путевки в санатории

Ежегодно за счет фонда предприятия рабочие, служащие и инженерно-технические работники СУ-478 получают бесплатные путевки в дома отдыха и санатории. В прошлом году таких путевок застройщиком было выдано 28.

Ныне бесплатные путевки в санатории вручены начальнику земснаряда 302 Н. В. Савину и слесарю В. М. Агафонову. Скоро отправится поправлять свое здоровье в южные санатории еще группа гидромеханизаторов.

А. Черепов,
председатель стройкома СУ-478.

Партийная жизнь Учебный год завершен

При специализированном управлении 478 в этом году работали семинары по изучению экономики строительства, три кружка по изучению экономики строительства в прорабствах Анненский Мост и Водораздел и кружок текущей политики для работников механических мастерских. Некоторые работники учатся в вечерних школах рабочей молодежи и состоят на заочном обучении в средних и высших учебных заведениях.

Экономической учебой были охвачены основная часть руководящего инженерно-технического состава нашего управления, начальники земснарядов, бригады коммунистических бригад, передовики производства.

Занятия в кружках и семинарах проходили органи-

зованно. Партийная организация постоянно контролировала ход учебы. На партийном собрании был заслушан отчет руководителя семинара по экономике строительства тов. Панченко, а на собраниях партгруп Водораздела и Анненского Моста отчитывались о ходе учебы М. И. Фот и М. А. Вакарчук. А отчеты пропагандистов Г. А. Костромина и Б. Н. Климанова были заслушаны на заседании партбюро.

В семинаре и кружках по изучению экономики строительства основное внимание было уделено глубокому изучению всех тем, предусмотренных программой. При разборе каждой темы вопросы экономики тесно увязывались с жизнью и работой коллектива гидромеханизаторов. Особенно подробно и активно разбирались вопросы себестоимости строительства и пути снижения стоимости строительных работ, а также вопрос

внедрения хозяйственного расчета в строительстве.

Во всех кружках и семинаре организовано было изучение материалов февральского и декабрьского Пленумов ЦК КПСС.

Активное участие в проведении занятий и обсуждения изучаемых вопросов принимали начальник производственно-технического отдела тов. Андреев, инженер-экономист тов. Александрова, главный инженер управления тов. Республиканский, старший прораб тов. Голобородько, начальники земснарядов тт. Вакарчук, Реус и Тришкин, механик тов. Старшинов, монтажники тов. Лавренцев и другие.

На занятиях кружка текущей политики активность проявляли тт. Амосов, Раскин, Никитин и ряд других.

Теперь учебный год в семинаре и кружках завершен. В семинаре проведена итоговая экономическая конференция на тему «Пути

к снижению себестоимости строительства». С небольшими докладами по отдельным темам выступили В. Г. Андреев, Р. М. Республиканский, Л. Н. Егорова и другие. Слушатели приняли активное участие в обсуждении этой темы. Затем пропагандист Ф. М. Панченко выступил с обобщением по этой теме.

На этой же экономической конференции были подведены итоги учебного года. И пропагандист и слушатели с удовлетворением заявили, что проводимая учеба в сети партпросвещения оказала положительное влияние на решение задач, которые были поставлены перед гидромеханизаторами в текущем году, политическая учеба помогла коллективу получить неплохие технико-экономические показатели по выполнению плана.

С. Шароковский,
секретарь парторганизации СУ-478.

„Строитель
Волго-Балта“
31 мая 1964 года. 2 стр.