

ВСЯ СТРАНА ПРИВЕТСТВУЕТ строителей голубой магистрали!

Волго-Балт открыт 1964 г.



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Строитель ВОЛГО-БАЛТА

ОРГАН ПАРТКОМА, ОБЪЕДИНЕННОГО ПОСТРОЙКОМА, КОМИТЕТА ВЛКСМ
И УПРАВЛЕНИЯ ВОЛГОБАЛТСТРОЯ

№ 47-48 (199)

Воскресенье, 14 июня 1964 года

Цена 1 коп.

ПО ВОЛГО-БАЛТУ ПОШЛИ СУДА

Указанная в Программе КПСС задача о создании единой глубоководной системы внутренних водных путей Европейской части СССР выполнена! Волго-Балт вступил в строй действующих. С 5 июня по новой магистрали началось сквозное движение судов.

Закончила свое более чем 150-летнее существование Марининская водная система.

Остались позади годы напряженного труда многотысячного коллектива. Строители днями и ночами через топи и болота, леса и луга, сквозь пески и морены на протяжении 360 километров прокладывали этот новый путь к пяти морям. Теперь основные работы закончены.

За время строительства на трассе выполнено более 62 миллионов кубометров земляных работ, уложено 720 тысяч кубометров железобетона, 550 тысяч гравий и камня, смонтировано 14 тысяч тонн металлоконструкций.

Хорошо работали на строительстве гидромеханизаторы и речники Северо-Западного Бассейнового управления. Они сделали около 70 процентов земляных работ по выемке грунта в самых отдаленных и необжитых местах. На больших глубинах строители наталкивались на ранее похороненные деревянные сооружения петровских времен, на валуны и скалы. Однако упорный труд людей помог преодолеть все препятствия.

Волго-Балт — поистине всенародная стройка. С Волги шел цемент, Урал и Украина поставляли металл, северо-западные области снабжали лесом и инертными, на заводах Ленинграда и Новосибирска изготовлялось оборудование и металлоконструкции.

Я уже не говорю о людях. Они съехались по комсомольским путевкам со всех концов страны. В суровых условиях складывался большой многонациональный коллектив. Группа посланцев Грузии, например, первое время чувствовала себя на стройке плохо.

Комсомольский огонек помог им справиться с трудностями. Они остались на строительстве и многие работают самоотверженно.

Огромную помощь Волгобалтстрою оказал Государственный Комитет по транспортному строительству СССР, в напряженные предпусковые дни посылая на трассу дополнительно людей, механизмы, стройматериалы.

В строительстве нового канала принимали активное участие предприятия и организации Вологодской области.

Решающую роль на стройке играли механизаторы: экскаваторщики, бульдозеристы, крановщики, шоферы, трактористы. От их слаженности зависел успех дела. В горячие решающие дни такие товарищи, как шоферы бригад коммунистического труда В. Луцки и А. Русанова, В. Маренко, экскаваторщики И. Пузырный, И. Ищенко, машинисты кранов К. Мицкевич, Ю. Волков, электросварщица Н. Вавилова и многие, многие другие сутками не уходили с работы.

На стройке выросли хорошие инженерно-технические работники тт. Н. Г. Вавилов, Ф. И. Федоров, П. Л. Пироговский, Ю. В. Кременицкий, А. Ф. Прыгаев и десятки других, что позволило нам

А. С. Хмельницкий,
начальник Волгобалтстроя.

успешно решить сложные технические задачи в короткие сроки. Настоящей гордостью Волго-Балта является поточно-скоростное строительство Пахомовского гидроузла, и особенно шлюза № 6, который возведен стройуправлением № 420 (начальник И. М. Нагорных).

Шестой шлюз построен в ре-

кордно короткие сроки—всего за 18 месяцев.

Сделано много. Однако коллективу Волгобалтстроя не следует успокаиваться на достигнутом. Мы взяли обязательство закончить полностью и сдать в постоянную эксплуатацию все сооружения не в четвертом квартале, как это предполагалось раньше, а уже в третьем квартале.

Физические объемы остались небольшие, но в основном трудоемкие. Справиться с постав-

ленной задачей мы сможем успешно только в том случае, если все строительные управления будут работать с прежним напряжением.

Очень важно сейчас не допустить охлаждения в труде. По каждому объекту необходимо определить точные объемы намеченных к выполнению работ, довести конкретные задания до бригад, проработать, установить сроки выполнения и повседневно контролировать выполнение графика.

ВЫТЕГРА, ВОЛГОБАЛТСТРОЙ

Начальнику Хмельницкому, секретарю парткома Логинову,
председателю объединенного стройкома Шпалерову.

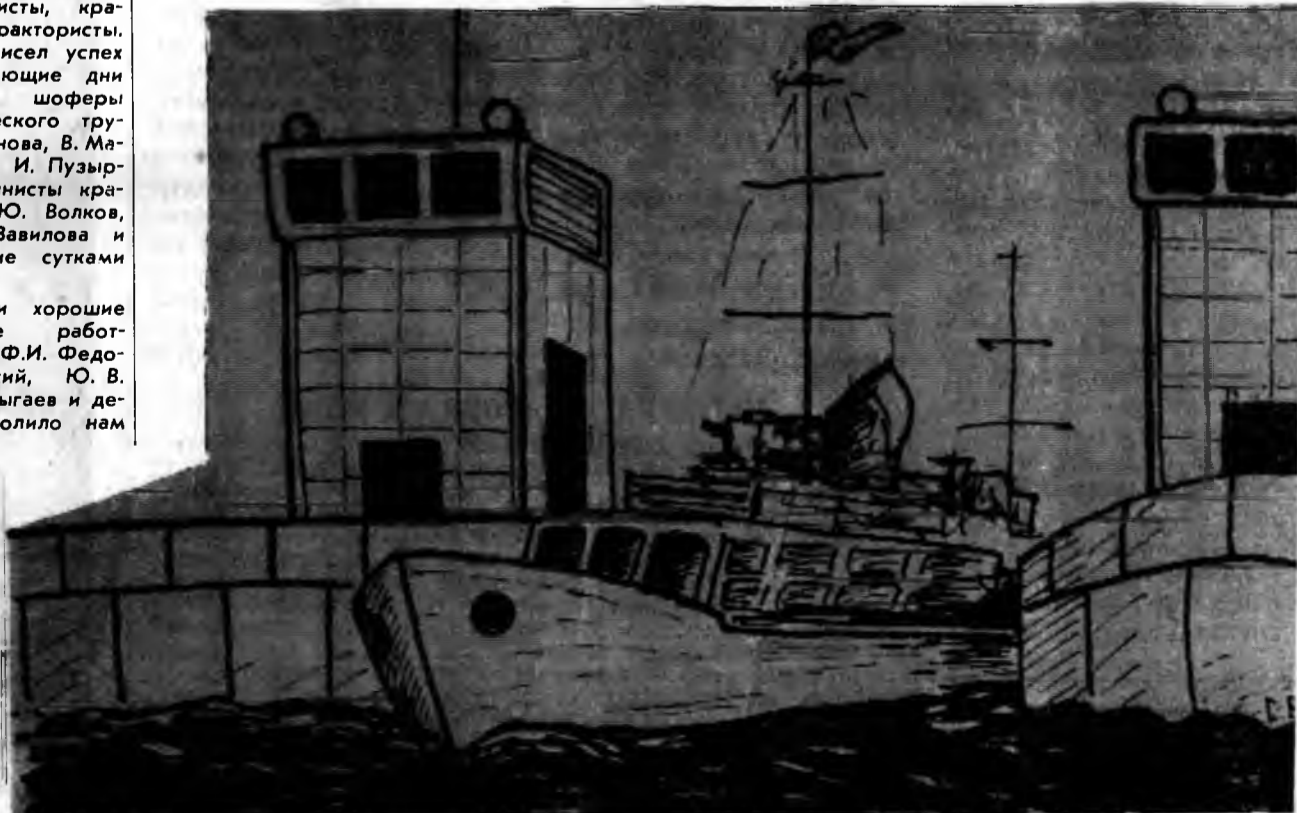
Коллектив Главморречстроя горячо поздравляет строителей Волго-Балтийского водного пути с успешным завершением основных работ, связанных с открытием судоходства по всей трассе канала. Главморречстрой уверен, что коллектив Волго-Балта успешно справится с задачей полного окончания строительства канала, ввода его в постоянную эксплуатацию в третьем квартале 1964 года.

Начальник Главморречстроя ДЕМЕШЕВ,
секретарь парторганизации НИКОЛАЕВСКИЙ,
председатель месткома СВЕРКОВ.

Ударная задача

строителей:

В августе сдать
канал в постоянную
эксплуатацию.



Мы гордимся тем, что строим Волго-Балт

На строительство Волго-Балтийского водного пути мы приехали по зову комсомола после демобилизации из рядов Советской Армии. Тогда на стройке ощущался недостаток техники.

Нам пришлось котлован второго шлюза начать строить с лопатой в руках. Но трудности эти вскоре остались позади. На Волго-Балт были направлены машины и нам, демобилизованным, предоставили возможность сесть за руль автомашины. Создали комсомольско-молодежную бригаду и начали трудиться с полным напряжением сил.

А когда получили новые машины, все шоферы приняли обязательство бороться за 100 тысяч километров пробега на каждую автомашину. Настойчиво боролись за выполнение этого обязательства водители А. Глупышев, Н. Енин, В. Полухин, А. Самкин, С. Филев и другие. На их счету уже несколько машин сотысячным пробегом.

А когда развернулось в нашей стране соревнование за коммунистический труд, наша бригада первой вступила в соревнование и первому нашему коллективу было присвоено это почетное звание.

Шоферы нашей бригады работали на строительстве всех семи шлюзов. За все время бригадой перевезено

грунта около 6,5 миллиона кубометров. Если погрузить этот грунт в железнодорожные вагоны, то получится пять тысяч железнодорожных составов. Не считаясь со временем, трудились все в предпусковой период.

Все члены бригады работу на строительстве Волго-Балта считают почетной и гордятся тем, что они прокладывали голубую магистраль, по которой теперь идут суда в разные концы Советского Союза.

За годы работы на этой ударной стройке многие члены коллектива выросли, повысили свою квалификацию, образование, накопили богатейший опыт.

Для меня особенно памятным и знаменательным был 1961 год. От коммунистов строительства и всех членов КПСС района я был избран делегатом на XXI съезд Коммунистической партии и от имени коммунистов голосовал за Программу Коммунистической партии. Это событие в моей жизни останется незабываемым на всю жизнь.

Как только будет завершено строительство, и наши МАЗы здесь не потребуются, мы всей бригадой тронемся в путь — на новую стройку.

В. Лушик,
бригадир бригады коммунистического труда шоферов.

Крепла наша дружба и работа спорилась

Яркоглубокое полотнище и на нем, словно символ мира и счастья — белокрылая чайка... За почетное право поднять этот вымпел готовности к навигации боролся весь коллектив строителей нашего управления а вместе с ним и наша бригада. Какова же была радость моих ребят, когда они узнали, что это право предоставлено нам!

Все мы прибыли на Волго-Балт по призыву партии и правительства, с комсомольскими путевками в кармане. Мы никогда не знали друг друга, потому что жили в разных уголках страны. Здесь, в рабочих буднях великой стройки крепла и мужала наша дружба, проверенная и в радостях, и в горестях. Наша бригада работала на 61, 62 каналах, плотине № 13, водосбросе № 33, дамбе № 119, причале № 168. Выполняли работы, начиная от земляных и кончая укладкой железобетонных ящиков, бетона, камня. Любая работа у ребят спорилась, потому что все они овладели смежными специальностями плотников, бетонщиков, электросварщиков.

В предпусковой период мы работали на пятом шлюзе. В эти дни мы отказались от выходных, лишь бы стройка вступила в строй в намеченный срок. Работали по две—три смены, не уходя с рабочего места, и никто не жаловался на усталость и трудности. Гудас Ионас, Александр Борисенко, Сергей Виноградов, Иван Панин, Владимир Бессонов, Иосиф Пирнавский... Вот

имена лучших из лучших членов нашей бригады. У них — золотые руки и душа строителя. Это они вместе со всеми строителями свершили чудо, превратив бесформенный котлован в прямолинейную голубую дорогу.

Мы с гордостью смотрим на плоды своих рук. Очень приятно сознавать, что отныне мы не зеленые юнцы, а строители в самом большом значении этого слова. Скоро — снова в путь, на новую стройку. Будем укрощать бурные реки и сдвигать с места крутые горы на радость всему народу.

Ю. Накул,
бригадир комплексной бригады СУ 421.

ВЫТЕГРА, ВОЛГОБАЛТСТРОЙ,

Начальнику ХМЕЛЬНИЦКОМУ, секретарю парткома ЛОГИНОВУ, председателю постройкома ШПАЛЕРОВУ, секретарю комитета ВЛКСМ ЛОЗОВОМУ, дирекции строительства КОРОЛЕВУ, начальнику управления Волго-Балтийского канала ВИКТОРОВСКОМУ.

Коллегия Министерства речного флота поздравляет коллектив строителей, монтажников, гидромеханизаторов и эксплуатационников, путейцев с большой победой — открытием сквозного движения транспортного флота по Волго-Балтийскому водному пути. Желаем успешного проведения первой навигации по каналу, досрочного завершения оставшихся строительно-монтажных работ и обеспечения сдачи Волго-Балтийского канала в постоянную эксплуатацию.

Председатель коллегии Министерства речного флота РСФСР **КУЧКИН.**

Молодые романтики

Вот и пошли по Волго-Балту суда. Слово сказочные чудо-богатыри, выросли красавцы-шлюзы, вмещающие в свои камеры целые караваны судов.

В строительстве этих грандиозных гидросооружений приняли горячее участие молодые романтики с комсомольскими значками на груди. Их труд на ударной стройке — настоящий подвиг.

Сейчас земле и людям щедро дарит свои лучи летнее солнце. И кажется, будто никогда не было зимней стужи, осеннего и весеннего бездорожья.

А ведь совсем недавно комсомольская бригада шоферов автоколонны № 2 во главе с Васей Маренко в самую, что ни на есть распутицу пробивалась с цементом из Подпорожья в Вытегру. Порой ребятам казалось, что невозможно по разбитым дорогам довести ценный груз стройке. Но метр за метром они продвигались вперед и вперед. Потому, что знали:

Еще в конце XVIII столетия по замыслу Петра I началось строительство так называемой Мариинской системы, которая должна была соединить Волгу с Балтийским морем. В свое время Мариинская система представляла собой чудо гидротех-

цемент — это хлеб стройки, без него нельзя. Это сознание удесят�еряло силы и невозможное становилось возможным.

А ради чего бульдозерист Борис Бильков прыгал в ледяную воду, чтобы закрепить трос на провалившемся в воду кране? Он меньше всего думал о своей славе. Просто поступить иначе не мог. Ведь каждый механизм стройке был во как нужен!

В невероятных условиях прокладывали 40-километровую трассу канала по водоразделу молодые гидромеханизаторы. Стихия не хотела сдаваться без боя. Но, стоя по колено, а иногда и по пояс в жидком месиве грязи, борясь с корягами, оползнями, молодые энтузиасты подчиняли ее своей воле.

А бывало и такое, что крановщики с комсомольскими значками у сердца работали без отдыха по 60 часов подряд, подавая бетон в блоки.

Просто, без лишних слов трудилась молодежь на самых ответственных участках великой стройки. Пусть история сохранит на многие века имена экскаваторщика управления механизации Николая Осипова, сварщика газорезчика стройуправления 421 Толи Щербань, членов комсомольско-молодежных бригад Федора Скоробрех, Юрия Накула, шоферов бригады Саши Русанова. Целую книгу можно написать о замечательных делах 25 девушек из бригады штукатуров-отделочников Анатолия Ушакова.

Сделана поистине колоссальная работа. Новая мощная водная артерия страны вступила в строй. Слава вашим золотым рукам, молодые романтики!

А. ЛОЗОВОЙ,

секретарь комитета комсомола Волгобалтстрой.

ВОЛГО-БАЛТ

ни. Но к нашим дням она устарела. К тому же и Волга стала иной — ожерельем крупнейших глубоких водохранилищ — морей, образованных могучими плотинами. По Волге теперь ходят невиданные прежде мощные буксиры, дизель-электроходы, теплоходы.

Эти современные суда могли подниматься вверх только до Череповца — северного порта Рыбинского моря. В Череповце грузы переваливали с больше-тоннажных судов на малые.

Путь от Череповца до Ленинграда длился свыше двух недель. Перевозки по этому водному пути обходились в четыре раза дороже, чем по Волге.

Еще в 1940 году были начаты работы по переустройству водного пути от Волги к Балти-

уложить большое количество железобетона, соорудить четыре водосброса, пять плотин, дамбы, мосты, пристани, построить три электростанции, провести десятки километров высоковольтных линий электропередач.

1947 году было принято решение о возобновлении работ по созданию нового Волго-Балта.

И вот героический труд строителей Волго-Балта в основном завершен. О его масштабах можно судить по таким цифрам. Если Беломорско-Балтийский канал имеет протяженность в 227 километров, то трасса Волго-Балта составляет 360 километров.

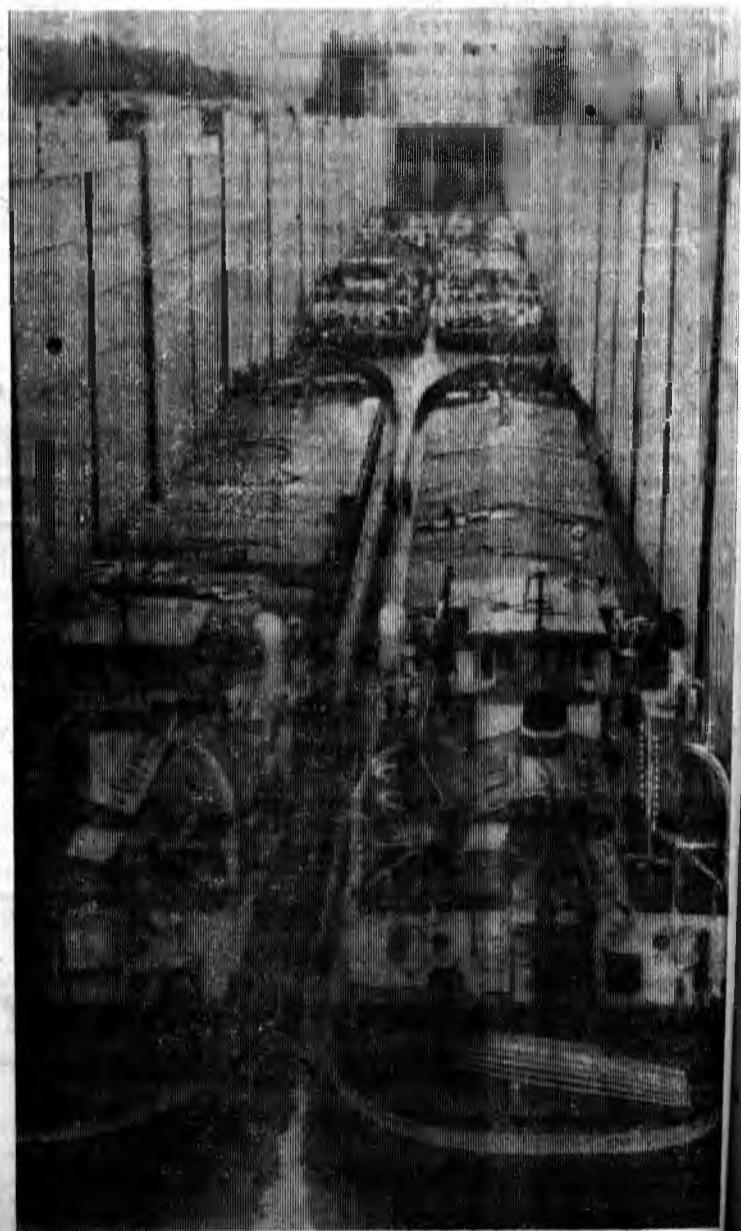
Для того, чтобы проложить эту трассу, строителям в трудных условиях заболоченной местности нужно было вывезти 62 миллиона кубометров земли,

На трассе Волго-Балта образовано четыре водохранилища: Вытегорское, Белоусовское, Новинковское, крупнейшее из них — Череповецкое.

Гордость новой водной магистрали — это ее семь гигантских шлюзов с автоматическим управлением.

Сооружение Волго-Балта — важный шаг по пути создания единой глубоководной системы, которая соединит основные внутренние воды Европейской части страны, — то, о чем написано в Программе нашей партии.

(ТАСС).



Первый пропуск судов через третий шлюз 5 июня 1964 г.

„Строитель Волго-Балта“

14 июня 1964 года. 2 стр.

Гидромеханизаторы верны своему слову

Большую долю труда в строительстве магистрали пяти морей вложили гидромеханизаторы. Первые итоги их многолетнего, настойчивого и кропотливого труда подведены — убраны перемычки, выравнены бьефы, сквозная прорезь подготовлена и сейчас по всей трассе канала идут суда. Наш коллектив, как и все строители Волго-Балта, испытывает чувство большой радости за то, что новая голубая дорога уже действует, что слово гидромеханизаторы сдержали.

Трудиться пришлось напряженно, особенно горячими были предпусковые дни на Анненском прорабстве. Земснаряд № 306, закончив объем работ на паромной переправе, оказал действенную помощь земснарядам № 302 и 313. И в результате участок канала Анненского спрямления полностью подготовлен к пропуску крупнотоннажных судов, с берегов убраны трубы, понтоны и прочая строительная захламленность. Участок произ-

водит впечатление полноводной реки.

Нелегко пришлось на завершающем этапе земснарядам, работающим на торфяном участке. Заканчивая профильную выемку и принимая грунт от шаланд, земснаряды № 304 и 312 (начальники И. А. Шалимов и Л. В. Герасимчук) достойно справились с поставленной задачей.

Упорно потрудился на морено-валунном участке коллектив земустановки № 154, возглавляемый Ю. Г. Максимовым. Этот слаженный коллектив при помощи бульдозеристов Орлова, Сырбуло, Милакина, Матренина, Воронова, а также с помощью взрывников обеспечили проектный профиль на труднейшем участке.

Итак, сквозная прорезь на трассе канала подготовлена в срок. Это результат кропотливого будничного упорного труда коллектива гидромеханизаторов.

С. Вавилов,
начальник специализированного управления № 478.

И радостно сознавать...

Лето 1962 года. В котловане шлюза подготовлены первые блоки к приему бетона.

Шоферы автоколонны № 3, в большинстве прибывавшие в начале того года по зову комсомола на стройку Волго-Балта, работали на выемке грунта из будущего шлюза. И вот котлован готов, подготовлены первые блоки для приема бетона. Среди шоферов нашей автоколонны возникла мысль: если организовать специальную бригаду и обеспечить перевозку бетона на шлюз от первого кубометра до полного его завершения.

Сказано — сделано. Наша бригада из 16 человек и 8 машин ЗИЛ-585 взяла на себя ответственную задачу. Надо сказать, на плечи шоферов выпала нелегкая работа. Некоторые не выдержали того напряжения, ушли.

Но с прибытием на стройку демобилизованных воинов из Советской Армии в

нашу бригаду влились такие товарищи, как Кочетов, Карцев, Краснощек, из Шексны прибыл Гнедой. И у нас сложился замечательный трудолюбивый коллектив.

На наших глазах стали вырисовываться контуры будущего самого высокого шлюза на Волго-Балте. Вместе с тем росли и мы. В январе 1963 года наша бригада включилась во всенародное соревнование за право называться коллективом коммунистического труда. А в начале текущего года нам было уже присвоено это почетное звание.

В трудных условиях бездорожья, зимних стуж членов бригады тт. Гнедой, Карцев, Кочетов, Судаков, Коршун, Лукьянов и другие добивались ежемесячного выполнения плана грузоперевозок не ниже чем на 140—150 процентов, а бывали месяцы, когда они давали более двух норм.

Спросите любого молодого специалиста шлюза, кто был их первым наставником здесь, на стройке, и вы обязательно услышите в ответ:

—Конечно же, наш старший прораб Петр Леонтьевич Пироговский.

—Если бы не старший прораб, я, может, не полюбил навсегда профессию строителя, — признается один из лучших прорабов управления В. Шиманский.—Это же такой человек!.. И в тоне его голоса — безграничное уважение к ветерану стройки.

—Когда мы строили первый шлюз, то днем и ночью видели на строительных площадках Петра Леонтьевича, — рассказывает машинист экскаватора И.В. Пузырный. —Все удивлялись его необычайной энергии и никак не могли понять, когда он только успевает отдыхать.

Да, таков он, старший прораб шлюза. Это он неутомимо прокладывал высоковольтную линию электропередачи, когда стройка задыхалась от недостатка электроэнергии. И вот, наконец, строительные площадки залило море огня, заработали на полную мощность зем-



снаряды и другие механизмы на стройке. Петр Леонтьевич взялся за возведение Вытегорского гидроузла. Работать приходилось в труднейших условиях. Людей и техники не хватало. Не было и опытных специалистов по строительству новейших гидросооружений. Однако Петр Леонтьевич остался и тут верен себе. Он опередил по темпам строителей Белоусовского гидроузла и закончил все работы первым.

И вот 1962 год... Пироговского переводят на самый ответственный участок — строительство шлюза. Приехав первый раз на место, он был очень озадачен. Мастерами, прорабами здесь были исключительно вчерашние студенты, не имевшие за плечами ни опыта, ни практических навыков в труде. Но привыкать к молодежи ему не пришлось. И он стал для этих, как оказалось, горячих на работу и славных парней, добрым волшебником.

—Даже в лютые морозы рядом с Петром Леонтьевичем было как-то теплее, — вспоминают ребята. —Иногда бушует пурга, ледяной ветер пробирается до костей, а наш старший прораб, неуязвимый и негибнущий, с утра до ночи на открытых строительных площадках и любая непогода ему нипочем. Мы, глядя на этого серьезного человека, стыдились своей минутной слабости и всеми силами старались заслужить его расположение.

Надо быть поистине Человеком с большой буквы, чтобы заслужить такое уважение молодых!

Шестой шлюз... Этот гигант построен в рекордно короткие сроки, которых не знало еще наше гидростроение — за 18 месяцев. Молодые специалисты восхищены темпами и размахом работ на этом гидростроении. И в этом — огромная заслуга старшего прораба.

С. СКАЛЕЦКИЙ,
секретарь партбюро СУ-420.

И радостно сознавать теперь, что шестой шлюз уже пропускает суда. Мы с гордостью можем заявить, что взятые обязательства выполнены, основной бетон на шлюз перевезен шоферами нашей бригады.

Для меня знаменателен Волго-Балт и в личной жизни. Здесь я нашел свое счастье, свою любовь.

А 17 апреля, в день 70-летия Никиты Сергеевича Хрущева у нас родился сын и мы его назвали Никитой. Здесь же на стройке принят кандидатом в члены КПСС. Много интересных, памятных дней о Волго-Балте и у членов бригады.

Каковы наши планы на будущее? Думаем вместе всей бригадой поехать на новую стройку и там трудиться с таким же комсомольским задором.

А. РУСАНОВ,
бригадир бригады коммунистического труда шоферов.

работы пришлось выполнять вручную. Пожалуй, иное дело в пору бы только здоровым мужчинам. Но не такой характер у девчат Анны Ченцовой, чтобы отступать при первой трудности. При дружной и слаженной

дружбе может позавидовать любой коллектив. Они уже давно живут по принципу «Один за всех и все за одного». Случись у любой из них беда — девчата не оставят без внимания. Работает в бригаде Валя Ипатова. У нее — грудной малыш. Чуть замешкается она, когда подошел час кормить ребенка, девчата все в один голос: «Валя, тебе пора идти». А если приболеет малыш — каждая из них с тревогой спрашивает: «Ну как он там?». Валя от души благодарна девчатам за их ласку и заботу. На вид она худенькая. Можно подумать, что слабая. А работает очень красиво, легко. И все ею довольны.

Постоянный трудовой накал царит в этой бригаде. Когда нужно, девчата работают и по две смены подряд. А если этого требует обстановка, пожертвуют и своим выходным днем ради об-

кой. — Как-то перешла к нам из другой бригады Люся Доронина. Кое-кто отзывался о ней не очень лестно. Говорили — не любит работать. А у нас она трудится наравне со всеми. А как уважают наши девушки Тоню Лободу! Она — первая моя помощница. Когда меня нет — Тоня отлично умеет организовать труд девчат.

...Наша беседа близится к концу. Анна Николаевна достает пухлую папку, бережно раскрывает ее. И вот перед нами — целая коллекция Почетных грамот. Бригадир с гордостью показывает грамоту, выданную за ударный труд всему коллективу бригады, и в красной обложке — свидетельство о присвоении бригаде звания коммунистической. И вдруг с воодушевлением говорит:

—Вы знаете, я часто задумываюсь над этим величественным и прекрасным словом «Коммунизм». Мы строим его своими руками. Это — большое счастье. И своими делами, и совестью мои девчата готовы войти в него хоть завтра.

К. Логинова.

ДЕВЧАТА

Словно сделанное рукой художника, откосы канала, красиво окаймляет искусственное зеленое кружево. И всяк, кто проезжает по этим местам, невольно восклицает: «Эк, разрисовали какими узорами!», отдавая заслуженную дань уважения чьим-то умелым рукам.

Кто же навел на откосах эту ласкающую взор красоту?

Их знают все на Волго-Балте. Это — девятнадцать девушек из бригады коммунистического

труда Анны Ченцовой, или Аннушка, как запросто называют девчата своего бригадира.

Да разве только одну отделку откосов привели эти славные девушки? Они строили кинотеатр, выполняя и земляные, и бетонные, и отделочные работы. Их руками укладывались блоки первого шлюза, производилась укладка фильтров, железобетонных ящиков, камня, планировка откосов. Особенно досталось членам бригады на первом шлюзе. Все

НАСТОЯЩИЕ

работе им любое дело по плечу.

Девушки прибыли на Волго-Балт с разных мест. Валя Оленюк — украинка, Люся Шулева — вологжанка, Зоя Спасова — с Подпорожья. Аля Маратаева, Тася Касьянова — местные. Их

щего дела. Так было недавно на шестом шлюзе, когда готовили его к сдаче в эксплуатацию.

—А как чувствуют себя новенькие в вашей бригаде? — спросили мы у Анны Николаевны.

— Они очень быстро осваиваются с обстанов-

„Строитель
Волго-Балта“

14 июня 1964 года. 3 стр.

Слава создателям магистрали пяти морей!

ОДИН ИЗ ПЕРВЫХ



котлована закончена. Надо закладывать первый блок. А у нас—всего один кран. Приходилось делать так: по одну сторону у меня экскаватор, которым подчищал днище котлована, по другую — кран для подачи бетона. Так вот и переходил с экскаватора на кран и обратно, смотря по тому, что надо было в данный момент делать. Работали по целым суткам без отдыха—заменить было некем.

Трудно было?

В умных проницательных глазах экскаваторщика—легкая лукавинка.

—Теперь все это позади. А бывало и такое, что на волосок от смерти висел. Однажды вел выемку грунта из котлована первого шлюза. Экскаватор стоял на настиле. Вдруг обмякший грунт потащил за собой в котлован настил и вместе с ним—экскаватор, и, конечно, неприятность: передняя часть машины разбилась вдребезги. Я же остался совсем невредим.

Умирать было рано,—смеется Иван Васильевич,—надо было возводить еще другие шлюзы.

Первый шлюз—это родное детище Ивана Васильевича. Собственными руками он подал строителям половину бетона, которым одет сейчас беломраморный красавец.

А если подсчитать, сколько кубометров грунта вынул он из каналов, сколько

бетона уложил в гидросооружения Волго-Балтийского водного пути? Это получится огромная цифра. Пожалуй, нет такого объекта на Волго-Балте, который бы не строил машинист экскаватора И. В. Пузырный. И, как правило, выработка его была одной из самых высоких на стройке, часто—две-три нормы.

—Что дала вам эта стройка?—спросили мы у Ивана

Васильевича. И он, волнуясь, ответил:

—Я на всю жизнь полюбил профессию строителя, здесь я стал членом великой Ленинской партии. Уже дважды коммунисты управления механизации доверили мне руководство парторганизацией. Что же еще добавить к этому? Человек нашел свое призвание, свое место в жизни и настоящее, большое счастье.

К. Николаева.
На снимке: И. В. Пузырный.

Свою первую трудовую закалку Иван Васильевич Пузырный получил еще на строительстве Волго-Дона. Он был в числе первых экскаваторщиков и здесь, на Волго-Балте.

Белоусовский и Вытегорский гидроузлы он начинал строить с самого первого кубометра земли.

—Техники тогда у нас было еще маловато,—вспоминает Иван Васильевич.—Представьте себе такую картину: выемка грунта с

Годы напряженного труда

Для нашего небольшого коллектива работа на строительстве Волго-Балта останется памятной на всю жизнь. И как забыть, если с первого дня, как сложился наш коллектив, а это было в 1955 году, мы работаем на одном и том же экскаваторе «Ураец», и причем без капитального ремонта.

Это были годы напряженного труда. Наша машина работала на обратных засыпках пазух первого и второго шлюзов, 12 и 13 плотинах, устройстве дамб и многих других объектах. И где бы ни работал экипаж, перевыполнение норм было неопложным нашим правилом. Все члены коллектива: А. И. Воробьев, Н. А. Щельмяков, Н. В. Калганов работают на совесть, дружно. Экскаватором вынута грунта около 5 мил-

лионов кубометров. За последнее время наш экипаж работал на морено-скальном участке—66 канале.

Сейчас «Ураец» передается в Мгинское карьероуправление другого треста. Члены экипажа не хотят расставаться с машиной. И все мы решили ехать вместе на новую стройку. Постараемся и там достойно продолжать традиции волгобалтстроевцев—трудиться с огоньком, напряженно. А строителям желаем успешно справиться с поставленной задачей—сдать канал в постоянную эксплуатацию в намеченный срок.

Б. Глупышев,

машинист экскаватора «Ураец»,
член экипажа коммунистического труда.

Анатолий АКВИЛЕВ.

Ты для людей творишь

Строителям Волго-Балта

Мне почему-то кажется,
когда
в родной спецовке человека встречу —
Земля вращаться стала
от труда,
от наших рук,
от мысли человеческой.
Вот среди тех, чьи солнечные лбы
не от росы, а от работы влажны,
стоит вершитель всей земной судьбы—
в прожженной робе
молодой монтажник.
От светлых волн бежит по скулам рябь,
и весь он окаймлен весенним солнцем.
Земля под ним—
как голубой корабль,
что к коммунизму
сквозь грома несется.
И вот
во славу вечного труда,
как огненные чайки в поднебесье,
рванулась в шлюзы рыжая вода—
и пять морей
соединились вместе!
Над Волго-Балтом алую зарю
уносит время в новые погони...
А человек сказал:
«Для вас творю!»

и молоток,
как древко,
сжал в ладони.

ГОЛУБАЯ ДОРОГА

Слова А. Бархатова, В. Степанова

муз. А. Кузнецова.

Комсомольцы, по трассе днем и ночью шагая,
Трудных дел не боялись—дружба им помогла.
Голубая дорога, огоньками сверкая,
По лесам и болотам широко пролегла.
Голубая дорога широко пролегла!

Шли к намеченной цели, с непогодами споря,
Молодые посланцы всей советской земли.
Из Балтийского моря, из Каспийского моря
Голубою дорогой здесь пойдут корабли.
Голубою дорогой здесь пойдут корабли!

От отцов эстафету, сыновья принимая,
Дарят людям навеки этот чудо-канал,
Голубая дорога Вологодского края,
Комсомольская стройка—это наш Волго-Балт,
Комсомольская стройка—это наш Волго-Балт!

Несмотря на трудности

Наш земснаряд № 311 прибыл на строительство Волго-Балта летом 1961 года. За все это истекшее время вынута грунта земснарядом 1350 тысяч кубометров.

В трудных условиях приходилось работать коллективу земснаряда. Особенным был для нас 1963 год, когда выемку грунта производили в старых

петровских сооружениях. Но несмотря на трудности, члены экипажа успешно справились с поставленной задачей: при плане 400 тысяч кубометров земляных работ выполнено 547 тысяч кубометров.

1963 знаменателен для нас еще тем, что в том году нашему коллективу присвоено почетное звание — коллектив коммуни-

стического труда.

Всегда дорожат высокой честью коллектива и напряженно трудятся В. Г. Голиков, А. П. Кислягин, Н. П. Митрошкин, Л. В. Сергеев, М. Я. Рыбаков, В. И. Анахин, Д. А. Остриков.

К. ДРОБЬ,

начальник земснаряда № 311.

ВОЛГО-БАЛТ

Слова написаны коллективом художественной самодеятельности Буйского Дома культуры железнодорожников.

муз. А. Чистякова.

Песня с большим успехом исполнялась на всех концертах для строителей.

Стал ты гордостью народною,
Волго-Балт, текущий вдаль,
Многогрузная, многоводная
Голубая магистраль.

Припев:

Покорились реки смелому!
Шлет привет волна балтийская
Морю Черному, морю Белому
И Азовскому, и Каспийскому.

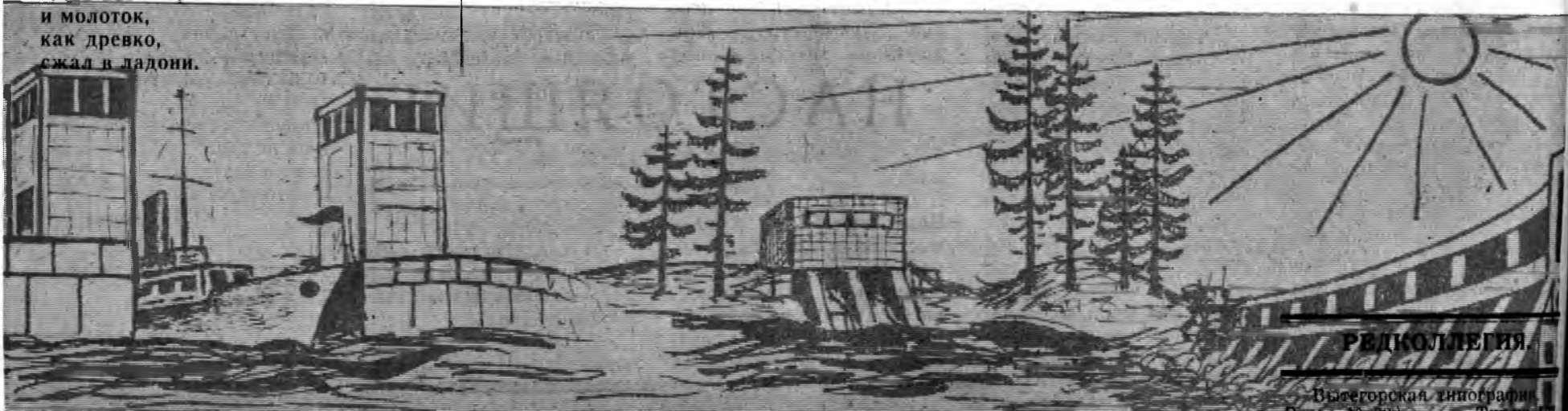
Через шлюзы-ускорители
День и ночь идут суда.
И приветствует строителей
Побежденная вода.

Припев.

Волго-Балт—два слова спенены
Быстрокрылою молвой.
Через водный путь—город Ленинград

Породнился вновь с Москвой.

Припев.



РЕДКОЛЛЕГИЯ

Вытегорская типография
Заказ № 882
Тираж 100