

Общестроительное партийное собрание

НА СОСТОЯВШЕМСЯ 16 июня общестроительном партийном собрании коммунисты Волгобалтстроя обсуждали важнейший вопрос „О задачах партийной организации по досрочному завершению строительства Волго-Балтийского водного пути“. С докладом выступил начальник строительства тов. А. С. ХМЕЛЬНИЦКИЙ. Участники собрания активно обсудили поставленный на повестку дня вопрос. И в докладе, и в выступлениях участников собрания высказана тревога о том, что объемы завершающих строительных работ велики, а сроки сжаты. Но в то же время коммунисты выразили полную уверенность, что поставленная задача будет решена.

По обсужденному вопросу собрание приняло решение. В работе собрания приняли участие заместитель секретаря промышленного парткома Л. В. ЛАШКОВ и главный инженер проекта Волго-Балтийского канала Г. А. КРЫЛОВ.

Материалы с собрания напечатаны ниже.

Строим ВОЛГО-БАЛТА

ОРГАН ПАРТКОМА, ОБЪЕДИНЕННОГО ПОСТРОЙКОМА, КОМИТЕТА ВЛКСМ
И УПРАВЛЕНИЯ ВОЛГОБАЛТСТРОЯ

№ 49 (200)

Воскресенье, 21 июня 1964 года

Цена 1 коп.

На решающий рубеж, товарищи строители!

Коллектив строителей успешно справился с основной задачей: по каналу идут суда, все гидросооружения сданы во временную эксплуатацию. Шлюзы уже пропустили более 200 судов. В результате, напряженного труда всего коллектива пятимесячный план по генподряду выполнен на 111,6 процента, в том числе собственными силами — 112,4 процента. Успешно справились с заданием и субподрядные организации. Перевыполнен пятимесячный план и в объемах работ. Перекрыто задание по производительности труда. Весьма серьезным недостатком следует признать то, что коллектив не справился с таким важнейшим показателем, как снижение себестоимости строительных работ.

Должен вам сообщить, что оценка работы нашему коллективу дана не плохая, труды строителей оценены. Этим надо дорожить, товарищи. Особенно хорошим качеством работ признано на пятом шлюзе (старший прораб А. И. Максимцев).

Сейчас строители не должны допустить спада работ, надо идти наступательно на последний решающий рубеж и взять его: завершить строительство канала и в сентябре сдать его в постоянную эксплуатацию, на три месяца раньше срока.

Работ отделочного порядка еще много. Выполнить земляных работ предстоит 4757 тысяч кубометров. Сюда входит выемка грунта, обратная засыпка шлюзов, планировка, одерновка откосов.

Ни одного дня не следует медлить с выполнением работ по внутренней и внешней отделке башен управления. Особое внимание следует уделить качеству этих работ.

Многое предстоит сделать по канализации, благоустройству шлюзов, асфальтированию подъездов, строительству пристаней, причалов, павильонов. Сде-

Из доклада * начальника
Волгобалтстроя
А. С. ХМЕЛЬНИЦКОГО

Сделать все это надо красиво, крепко, удобно, чтобы все ласкало взор требовательного пассажира. Но следует сказать, что кое-где работы разворачиваются медленно. Например, строящаяся Вытегорская пристань пока выглядит очень некрасиво.

В сжатые сроки необходимо завершить на шлюзах все гидромонтажные работы, завезти на объекты большое количество камня, гравия, одерновки.

Судя по сжатым срокам, работ очень много, но при умелой организации дела и хорошем трудовом напряжении задачи эти посильны. Сейчас все коллективы подразделений приняли социалистические обязательства на завершающий период и дело их чести — вы-

полнить эти обязательства.

За последние дни на некоторых стройобъектах ход строительства сдерживается из-за неудовлетворительной работы коллективов управления механизации и автобазы. Руководителям и партийным организациям этих предприятий следует наводить у себя порядок и добиться устранения имеющихся недостатков.

Партийная организация стройки заметно выросла количественно и качественно. Она представляет большую силу, наш боевой штаб. И дело ее чести, а также долг профсоюзной и комсомольской организаций мобилизовать коллектив строителей на решение основной задачи — завершение строительства канала и сдачи его в постоянную эксплуатацию досрочно.

Механизаторы, дело за вами

—Работы по завершению строительства гидросооружений по нашему управлению не так уж объемистые,—сказал начальник СУ-421 Б. Ш. ТРАХТМАН,—но они кропотливые и требуют от каждого строителя особого напряжения в труде. Коллектив сейчас принял обязательство и по большинству работ идет в графике. Но по земле и одерновке откосов отстаем, срывается асфальтирование подъездов к шлюзам, потому что не подготовлен фронт работ, не успеваем делать планировку. Вместо 17 бульдозеров работает 5—6 и редко 10 бульдозеров. Механизмы простаивают подолгу в ремонте. Товарищи работники управления механизации, дело за вами.

Следует упрекнуть и автомобилистов. За последнее время автомашины на стройобъектах появляются в 10—11 часов вместо 8 часов утра.

—Коллектив СУ-418,—сказал начальник этого

управления А. Ф. РУБАН—проделал очень большую работу по подготовке к пропуску судов третьего, четвертого шлюзов и примыкающих к ним сооружений. Выросли у нас опытные кадры, способные организовать дело на строительных площадках.

—Но успокаивать себя достигнутым,—сказал оратор,—мы не можем. Дел впереди много. Отделочные работы по башням и парапетам шлюзов, а также отсыпка, планировка и одерновка откосов требуют четкой организации дела. Но у коллектива есть уверенность в том, что с поставленными задачами мы справимся. Серьезную помощь в выполнении принятого обязательства нам должны оказать работники автобазы и управления механизации. Стройуправлению необходимо ежедневно 12 бульдозеров и 35 автомашин.

ЭТО БУДЕТ СДЕЛАНО

Гидромеханизаторам приятно сейчас смотреть, когда по подготовленной ими сквозной прорези идут крупнотоннажные суда. Это и есть результат их напряженного труда. Но для того, чтобы сдать канал в постоянную эксплуатацию, коллектив специализированного управления № 478 должен убрать недоборы грунта на трассе, так как крупнотон-

Из выступления * начальника СУ-478
Н. Г. ВАВИЛОВА

нажные суда на отдельных участках не могут еще идти с большой скоростью. Необходимо также довести наши участки канала до проектных отметок по ширине, сделать спрямление канала и обеспечить устойчивость откосов торфяного участка.

Для этого необходимо выполнить земляных работ не менее двух миллионов кубометров. И сделать это надо в условиях судоходства, теперь уже необходимо подстраиваться к работе хозяев канала — эксплуатационников. Но трудности не пугают гидромеханизаторов, с поставленной задачей они должны справиться.

Полнее использовать механизмы

Прошла предпусковая горячка и сейчас на некоторых стройобъектах работы идут с прохладцем, сказал шофер автобазы А. В. Глупышев. Например, работая в предпусковые дни в СУ-420, мы делали по 40 рейсов за смену, а сейчас на том же самом объекте делаем по 19—20 рейсов. Машины подолгу стоят в ожидании погрузки, так как работает один экскаватор и тот не на полную мощность.

На завершающем этапе надо поработать с огоньком, напряженно. А у работников управления механизации нет этого напряжения в труде. Бульдозеристы находятся на повременной оплате и некоторые из них работают кое-как, лишь бы отметиться на работе, а что

сделал, многие над этим не задумываются.

Говорим о нехватке автомашин и бульдозеров на стройке, но почему-то бортовые машины используются не на полную мощность, а в автобазе стоит без работы новый бульдозер.

—Чтобы выполнить в срок намеченный объем работ,—сказал главный механик Волгобалтстроя Ю. И. Марков,—необходимо держать на линии 150 самосвалов и 56 бульдозеров. Сейчас принимаем меры, чтобы это количество механизмов было в работе. Неотложная задача состоит в том, чтобы как можно лучше использовать эти механизмы. Но некоторые организаторы работ на объектах об этом не проявляют должной заботы. Например, мастера из СУ-418 тт. Соскин и Потиевский не организуют настоящему труд механизаторов, не контролируют их работу.

РАБОТАТЬ МОЖНО ЛУЧШЕ

*(Из выступления бригадира бригады коммунистического труда шоферов А. РУСАНОВА)

Члены нашей бригады до 12 июля обязались вывезти 15 тысяч кубометров камня. Шоферы горят желанием сдержать свое слово, но нам очень обидно, что сейчас работаем не в полную меру своих сил. Машинист экскаватора в карьере Великий двор не полностью загружает камнем машины. Сбросит он два ковша в кузов и все. Так грузить камень мне приказал начальник комбината производственных предприятий тов. Родин, говорит экскаваторщик.

Непонятно, почему эти товарищи заинтересованы в холостых пробегах машин?

Очень недовольны шоферы нашей бригады и тем, что дорога от карьера до дамбы № 121 содержится в плохом состоянии. Начальник КПП тов. Родин и начальник стройуправления т. Нагорных ссылаются друг на друга, а ремонт ее никто не занимается.

Наша гордость

А. С. ДРЫГИН,

первый секретарь Вологодского обкома КПСС

На смену старой Марининской системе, построенной еще в 1799—1810 годах, вступает в строй одно из крупнейших в мире гидротехнических сооружений—Волго-Балтийский канал. Строители Волго-Балта хорошо поработали, готовя нашей Родине замечательный подарок.

Теперь самоходные суда будут покрывать путь из Ленинграда до Череповца не за восемнадцать, как это было раньше, а за двое-трое суток. Поток грузов увеличится в семь-восемь раз, стоимость перевозок снизится в пять-семь раз и будет в три-пять раз дешевле, чем по железной дороге.

Велико значение Волго-Балтийского канала и для Вологодской области. Он проходит по территории Череповецкого, Кирилловского, Велозерского и Вытегорского районов. Эти районы будут более быстро развивать свою экономику и культуру.

С пуском канала большие экономические выгоды получат лесозаготовительные предприятия комбината «Череповецлес». Например, время доставки древесины из Белоручейского и Ковжинского лесопромыслов сократится в четыре-пять раз. По Марининской системе лес сплавлялся и буксировался мелкими плотами, сейчас пойдут крупные озерные, а в дальнейшем древесина будет перевозиться в больших судах, прямо до потребителя, что позволит полностью ликвидировать по-

тери и ускорить ее доставку потребителям.

Череповецкий металлургический завод будет получать сырье—рудный концентрат—с Кольского полуострова дешевым водным путем. Это даст большую экономию средств, позволит снизить себестоимость металла для народного хозяйства страны.

В 1965 году Череповецкий промышленный район получит дешевую электроэнергию от ГЭС, турбины которой будут установлены внутри плотин гидроузла.

По каналу пойдут большие пассажирские суда, многочисленные туристы смогут ближе познакомиться с достопримечательностями Вологодской области, культурой и бытом наших людей. Мы будем ближе к таким промышленным и культурным центрам, как Москва, Ленинград, Горький, Ярославль, Куйбышев, Волгоград и другие города.

Сейчас на Волго-Балте—горячая пора. Перед строителями стоит задача—в короткий срок выполнить большой объем работ по завершению строительства канала и сдать его в эксплуатацию досрочно, в третьем квартале текущего года.

Волго-Балтийский водный путь—наша гордость, наш вклад в борьбу за выполнение Программы КПСС.

(Из газеты «Красный Север» за 14 июня 1964 года).

Строителям от череповчан

На днях из Череповца в Управление Волгобалтстроя получен красиво оформленный приветственный адрес, в котором череповчане поздравляют строителей Волго-Балта с пропуском первых судов по трассе канала. Ниже печатаем текст приветствия.

Рабочим, работницам, инженерам, техникам, служащим, партийным, хозяйственным, профсоюзным и комсомольским организациям Волгобалтстроя и Волго-Балтийского канала

Дорогие товарищи!

Металлурги, строители и все трудящиеся города Череповца горячо поздравляют славный коллектив гидростроителей и эксплуатационников с выдающейся трудовой победой—окончанием основных строительно-монтажных работ и пропуском первых судов по всему Волго-Балтийскому водному пути.

Ввод в эксплуатацию Волго-Балта является новым крупным шагом в выполнении принятой XXII съездом КПСС Программы партии, предусматривающей создание единой глубоководной системы европейской части нашей Родины, важным вкладом в создание материально-технической базы коммунизма.

Советский народ никогда не забудет трудового подвига волгобалтстроевцев, покоривших суровую северную природу и изменивших лицо нашего края, прочно и навсегда связавших порты Балтийского, Белого, Каспийского, Азовского и Черного морей.

Тружеников города металлургов и промышленной зоны, принимавших активное участие в сооружении Череповецкого гидроузла, особенно радует ваша победа. Строители Северной

Магнитки по своему опыту знают, насколько приятно на душе, когда уже преодолены значительные трудности и успешно решена поставленная задача.

Благодаря самоотверженному труду строителей, вместо одряхлевшей Марининской системы, речники получают замечательную судоходную трассу с современными гидротехническими сооружениями, новейшими средствами сигнализации и связи. Отныне Череповец становится крупным портовым городом, открываются новые широкие горизонты для дальнейшего бурного развития черной металлургии, других отраслей хозяйства и культуры.

Мы уверены, что работники Волго-Балтийского канала, речники Череповца и всего Северо-Западного бассейна вместе с гидростроителями в короткий срок освоят новую водную магистраль, поставят ее на службу дальнейшему процветанию нашей Родины, благородному делу строительства коммунизма.

Желаем вам, дорогие товарищи, новых успехов в труде на благо любимой Отчизны!

Секретарь Череповецкого горкома КПСС
Е. НАДЕЖДИН.

Председатель Череповецкого горисполкома
А. САВОНОВ.

Июнь 1964 г.

„Строитель
Волго-Балта“

21 июня 1964 года. 2 стр.

Соревнование за право поднятия Вымпела продолжается

* * *

Итоги соревнования стройуправлений, прорабств и бригад, борющихся за право поднятия вымпела готовности сооружений Волго-Балта к пропуску судов в навигацию 1964 года (за май)

На ОБЪЕДИНЕННОМ заседании парткома, комитета ВЛКСМ, стройкома и руководства Волго-балтстроя подведены итоги соревнования за право поднятия вымпела готовности Волго-Балта к пропуску судов.

ПЕРВЕНСТВО в этом соревновании за май занял коллектив стройуправления № 420 (начальник тов. Назорных, секретарь партийной организации тов. Сналецкий, председатель стройкома тов. Михайлов), набравший за месяц 14,9 балла.

Только на одну десятую балла в мае отстал от строителей Пахомовского гидроузла коллектив

строительного управления № 421 (начальник Б. Ш. Трахтман, секретарь партийной организации тов. Ромашко, председатель стройкома тов. Барг).

СРЕДИ прорабств стройки первое место в соревновании поделили прорабство по строительству шлюза (старший прораб тов. Пироговский) и прорабство Водораздел (старший прораб тов. Лынов). Эти два коллектива набрали за май по одинаковому количеству баллов—12,6 балла. Второе место держит земляное прорабство СУ-420 (старший прораб тов. Михов).

Из БРИГАД в мае лучших показателей добились кол-

лектив земснаряда № 304 (начальник тов. Шалимов) и бригада рабочих СУ-421 тов. Жилина, набравшие за месяц по 9,4 балла.

Второе место заняла бригада коммунистического труда шоферов А. Русанова.

На объединенном заседании решено: соревнование за право поднятия вымпела готовности Волго Балта продолжить.

Партийные, профсоюзные и комсомольские организации должны сейчас возглавить это соревнование, мобилизовать строителей на быстрое завершение строительных работ по всем гидросооружениям и подготовку канала для сдачи в постоянную эксплуатацию.

Строительные управления:

	Кол-во баллов за май
Строительное управление—418	3,0
Строительное управление—420	14,9
Строительное управление—421	14,8
Спецуправление—478	12,7
Управление механизации	3,4

Прорабства:

Шлюз № 6 (Пироговский)	12,6
Плотина 14, дамба 121 (Михов)	12,2
Пахомовский бетонный завод (Песчаников)	—
Водораздел (СУ-478)	12,6
Анненский Мост (СУ-478)	8,1
Шлюз № 5 (Максимцев)—СУ-421	6,4
Канал № 62 (Громыко)—СУ-421	4,4

Бригады:

Фамилия, имя, отчество бригадира	Место работы	Кол-во баллов за май
Ченцова А. Н.	СУ-420	8,8
Ушаков А. И.	"	8,1
Силина В. И.	"	6,7
Никитин М. С.	"	9,1
Мельник А. И.	"	8,0
Алексеев А. В.	земснаряд № 301	8,4
Шалимов И. А.	земснаряд № 304	9,4

Спасибо за теплый прием

Группа участников художественной самодеятельности Буйского Дома культуры железнодорожников выражает строителям Волго-Балта сердечную благодарность за теплый, радушный прием. Наша группа для строителей голубой магистрали дала 11 концертов. Во всех клубах нас очень хорошо принимали.

Мы благодарны всем, кто нас обслуживал, в частности, водителям автобусов А. Дмитриеву, А. Тигинашвили, работникам Новинковской столовой.

Т. Ольховик,
директор Буйского Дома культуры железнодорожников.

РЕДКОЛЛЕГИЯ.

К сведению подписчиков!

Срок подписки на газету «ПРАВДА», «ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ГАЗЕТУ» и журнал «РАБОЧЕ-КРЕСТЬЯНСКИЙ КОРРЕСПОНДЕНТ» на второе полугодие 1964 года продлен до 22 июня 1964 года. Подписка на все другие центральные газеты и журналы принимается с августа и на последующие месяцы.

Областные газеты «КРАСНЫЙ СЕВЕР» и «ВОЛОГОДСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ», районную газету «КРАСНОЕ ЗНАМЯ» и многотиражную — «СТРОИТЕЛЬ ВОЛГО-БАЛТА» можно выписать на второе полугодие до 30 июня (или до 30 числа каждого месяца).

Вытегорская типография.
Заказ № 902 Тираж 1028