

# Водители! Помните: от вашего напряжения в труде и правильного использования автомобилей зависит завершение строительства голубой магистрали

## Справиться с задачей — дело чести автомобилистов

**В ЗАВЕРШАЮЩИЙ** период строительства Волго-Балтийского водного пути автотранспорт приобретает особо важное значение. Большое количество автомобилей, направленное на нашу стройку временно, сейчас уже возвратилось в свои предприятия и стройки. И теперь Волгобалтстрой должен своими силами и средствами переработать большое количество грузов для обеспечения своевременного окончания всех строительных работ и сдачи государственной комиссии всех сооружений.

Объем оставшихся массовых перевозок, который необходимо выполнить к 15 сентября текущего года, составляет 1300 тысяч тонно-километров. Только с карьера Темный ручей на 121 дамбу необходимо перевезти 6 тысяч кубометров камня. С этого же карьера на реку Шиму надо перевезти горной массы 11 тысяч кубометров, около 15 тысяч кубометров дерна с торфом, 20 тысяч кубометров горной массы с забоя на сортировочную фабрику карьера Темный ручей.

Следует отметить, что многие водители автомобилей напряженно трудятся в эти дни, но в работе автотранспорта все еще имеется ряд недостатков.

Крайне недостаточно работает автотранспорт на перевозке горной массы из забоя на сортировочную фабрику карьера Темный ручей.

Так, например, работа третьей смены в ночь с 28 на 29 июля, в результате несвоевременно принятых работниками автобазы мер, была сорвана и фабрика в эту смену была на простое.

Неудовлетворительно организован ремонт автомобилей во вторую и третью смены, в результате чего выход машин в первую смену недостаточен и крайне несвоевременен. Во второй автоколонне 30 июля в результате несвоевременного производства заявочного ремонта вместо 56 автомашин вышло на линию только 45 автомобилей, в этот же день из третьей автоколонны было на линии 58 автомобилей вместо 65.

В. И. ЛАПСКЕР,

заместитель начальника Волгобалтстроя

Настоящий контроль за работой автомобилей на объектах со стороны работников автобазы, начальников колонн, диспетчеров, работников отдела эксплуатации не организован. Если начальник автоколонны № 2 тов. Неяскин систематически осуществляет контроль за работой автомобилей, то и результат работы в автоколонне значительно лучше. Нельзя этого сказать про третью и первую автоколонны, где начальниками тов. Янчук и тов. Провоторов. Со стороны этих руководителей контроль за использованием машин на объектах почти отсутствует.

Шоферы автобазы серьезную претензию предъявляют к руководству авторемонтного цеха. Автомобили выходят из АРМа некачественно отремонтированными, что приводит к большому возврату автомобилей с линии, а следовательно и к срыву работ на объектах.

Ближайшая и ответственная задача коллектива автомобилистов — добиться ежедневного выхода на линию не менее 140—145 автомобилей-самосвалов в первую смену и 65—70 автомобилей во — вторую смену.

Эта задача реальна,

Таким нельзя доверять механизмы

### Шофер-лихач

Шофер С. Д. Догузов пользуется особым уважением в коллективе автобазы, не показывает и большого трудолюбия в работе. Он может устроить скандал, нарушить общественный порядок. Об этом говорит хотя бы и такой факт, что он был осужден по Указу за мелкое хулиганство.

Недавно Догузов допустил совсем недостойный водителю поступок. Проезжая на машине «Урал ЗИС-355» по трассе Девятины—Вытегра, шофер-лихач превысил скорость и допустил аварию, в результате которой имеются даже жертвы. Машина пришла в полную негодность. Убыток стройке составляет 1300 рублей.

А. Алексеев.

вполне выполняма и дружной самоотверженной работой автомобилисты могут ее решить.

Хочется сказать несколько слов об использовании автотранспорта в стройуправлениях. Такие грузы, как дерн и камень можно перевозить на бортовых машинах, а некоторые стройуправления почему-то перевозят их в автосамосвалах.

В стройуправлении № 420 очень часто вы-

ходят автомобили из строя ввиду неправильной организации работ по приему камня. Вместо того, чтобы камень по лоткам спускать к месту укладки, тракторы тащат автомобили под откос и обратно, рвут рамы, выводят машины из строя. Этим же нарушаются правила техники безопасности. С такой организацией работ необходимо покончить.

Долг автомобилистов и строителей: совместными усилиями использовать автотранспорт на всю мощность и этим обеспечить своевременное и высококачественное окончание всех работ на Волго-Балте.

Возможности для этого есть.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Надо выполнить к 15 сентября:

**С** КАРЬЕРА Темный Ручей на 121 дамбу необходимо перевезти 6000 кубометров камня.

**НА** РЕКУ ШИМУ необходимо перевезти горной массы 11000 кубометров.

**В**ЫВЕЗТИ на 15 тысяч кубометров дерна и торфа.

**В**ЫВЕЗТИ горной массы с забоя на сортировочную фабрику карьера Темный Ручей 20000 кубометров.

Справиться с этим — дело чести строителей.

# Строитель ВОЛГО-БАЛТА

ОРГАН ПАРТКОМА, ОБЪЕДИНЕННОГО ПОСТРОЙКОМА, КОМИТЕТА ВЛКСМ И УПРАВЛЕНИЯ ВОЛГОБАЛТСТРОЯ

№ 61 (2012)

Воскресенье 2 августа 1964 года

Цена 1 коп.

## О тех, кто трудится с большой любовью

### Бригадир показывает хороший пример

Виктор Сенюхов возглавляет бригаду шоферов второй автоколонны. Он умело организует труд водителей, в бригаде нет случаев нарушения дисциплины. Все члены бригады стараются не только выполнить, но и перевыполнить задание.

Успеха в бригаде Сенюхова добивается, прежде всего, за счет того, что всегда показывает хороший личный пример. Ра-

ботая на машине, он выполняет по полторы и более нормы. Машину всегда содержит в образцовом техническом состоянии. Бригадир является и хорошим воспитателем.

Сейчас бригада Сенюхова работает в стройуправлении № 420 на выемке дренажной канавы шестого шлюза: отвозит грунт в отвал, а на обратном пути шоферы подво-

зят камень для креплений и другие строительные материалы.

Сейчас члены бригады добиваются того, чтобы как можно скорее выполнить доведенное до них задание, а значит и успешно справиться с принятыми обязательствами.

П. Сковорода, секретарь партийной организации автобазы.

## ВСЕГДА ВПЕРЕДИ

Иван Гнедой среди членов бригады коммунистического труда шоферов Александра Русанова пользуется большим уважением. Да и не только в бригаде. И в коллективе автобазы его знают, как опытного, пытливого водителя автомобиля, хорошего активиста и чуткого товарища.

Работая за последнее вре-

мя на вывозке камня на объекты стройуправления № 421, Гнедой выполнял задание на 160 процентов и выше.

Среди членов бригады он всегда идет впереди и является зачинателем всего хорошего, передового. За хорошие показатели в труде его имя занесено в Книгу

почета Волгобалтстроя и на Доску почета.

Являясь членом комитета ВЛКСМ стройуправления, И. Гнедой принимает активное участие во всех общественных мероприятиях и является хорошим помощником секретаря комитета.

И. Павлов,

ИЗ КОВЖИ мы входим в новое русло канала. Чистейшая вода приобретает цвет разведенного молоком кофе. И не мудрено, через каждые двести — триста метров приходится обходить землесосы и землечерпалки. С помощью машин люди проложили сквозь глину и торф, пески и скалы новое сорокакилометровое русло. Сейчас земснаряды расчищают и Ковжу.

Через канал мы прошли из Ковжи в такую же взбаламученную Вытегру. Бывший водораздел остался позади. Наш катер подходит к шестому шлюзу. В ясном небе четко вырисовываются четыре башни этого гигантского сооружения.

Шестой шлюз построен в рекордный срок — за 22 месяца. Это самый крупный шлюз во всей Волго-Балтийской системе. Сейчас его строители разъезжаются на другие новостройки.

— С каждым днем здесь становится все меньше людей, — говорит начальник строительного управления Иван Михайлович Нагорных. — Гидроузел скоро будет сдан государственной комиссии и поступит в полное распоряжение эксплуатационников.

Иван Михайлович рассказывает, как самоотверженно трудились люди в суровую зиму 1962—1963 года, когда стояли лютые морозы и оторванная ночью взрывами земля к утру превращалась в смерзшуюся гряду. Он вспоминает, как много смекалки проявляли механизаторы весной, когда котлован заливали талыми водами и насосы не успевали откачивать воду. Он с гордостью называет имена славных строителей — комсорга Алексея Мельника, бригадиров Виктора Швеца, Анны Ченцовой, Анатолия Ушакова, Валентины Силиной, старшего прораба Петра Пироговского, бульдозеристов Всеволода Сидякина, Василия Богданова, крановщика Алексея Петухова, экскаваторщика Ивана Савинкова и многих других, чей труд, воля, изобретательность воплотились в грандиозном сооружении семилетки.

От шестого шлюза начинается Балтийский склон. Отсюда мы должны через систему шлюзов опуститься на 80 метров вниз.

Плотина широко развела бетонные руки, удерживая воду. Наш катер швартуется у причальной стенки. Над воротами верхнего шлюза вырастают мачта и надстрой-

ки корабля. Створки ворот расходятся, и навстречу выплывает мощный буксир «Владивосток» с двумя огромными баржами, груженными лесом. Теперь наша «Нева» входит в шлюз, швартуется к плавучему, вделанному в стенку рыму. Позади встают грузовой теплоход «Мегра» и буксир «Казань» с лихтером и двумя баржами.

— Внимание! Начинаем опорожнение камеры! — слышится через динамики четкий голос оператора.

Стенка шлюза начинает уходить кверху. Уже не видно подъемных кранов, укладываемых бетонные клетки по откосам. Скрылась эстакада бетонного завода. Видно только небо.

Медленно опускаемся вниз. Да так ли уж медленно? Метр в минуту. Створки нижних ворот, наконец, расходятся, открывая новую перспективу, новые берега. От нижней причальной стенки отделяется и, обходя караван, заходит в шлюз на наше место танкер. Он оставил нефть в Ленинграде и теперь спешит налегке за новым грузом на Волгу. Год назад такой большегрузный танкер не смог бы пробраться

через девять шлюзов, которые теперь заменил один.

Не успели мы всмотреться в берега, как впереди показался следующий, пятый шлюз. И опять та же картина: бульдозеры уравнивают откосы, рабочие старательно укладывают на откосах зеленый дерн, разбирают ненужные постройки, расчищают строительный мусор, приводят все в порядок. И здесь тоже приближается день сдачи гидроузла тем, кто его будет эксплуатировать.

Напомним, что по генеральному плану строительство Волго-Балта должно быть закончено к 1965 году. Сейчас июль 1964-го, а судоходство по новой трассе уже давно открыто. Причем строительство велось так, что ни на минуту до открытия новой системы не переставала действовать старая. Люди не пожалели сил, чтобы скорее подарить Родине эту голубую магистраль. Они строили и учились. Более шести тысяч человек приобрели на стройке специальности, около тысячи человек — по две. Тяжелый труд здесь заменили машины, управление которыми тре-

бует больших знаний. Поэтому-то сюда и стремились молодежь.

Мы опускаемся все ниже по этой текучей лестнице.

Вот и первый шлюз. Он, как и второй, вступил в строй в прошлом году. Оба они уже опробованы.

Путь, по которому когда-то неделями шли караваны мелких судов, крупнотоннажные суда теперь проходят за двадцать восемь часов. А слово «Волго-Балт» стало понятным и поэтичным, наполнилось смыслом великого созидательного труда.

Мы выходим в Онежское озеро.

Капитаны считают онежскую воду самой чистой, самой вкусной, самой мягкой. Поэтому все корабли, попадающие на озеро, набирают запас онежской воды. Наш капитан тоже останавливает катер и бросает якорь.

Бригада «Правды» на Волго-Балте: А. Безыменский, М. Дудин, В. Масляков, С. Орлов, В. Самойлов, В. Сорокин.  
Онежское озеро, катер «Нева».

Из газеты «Правда» за 29 июля 1964 г.

## За счет передовиков строительства

Партийная организация Волгобалтстроя недавнополнила свои ряды за счет передовиков строительства.

Приняты кандидатами члены КПСС экскаваторщик мехколонны № 38 А. И. Иванов, шофер этой же колонны В. И. Колулайчиков, бульдозерист мехколонны № 38 А. И. Лысак, инженер СУ-420 Ж. И. Кириченко, бригадир комплексной молодежной бригады СУ-41 Ф. Ф. Скоробрех, старший диспетчер СУ-418 А. В. Мелдов.

В члены партии приняты экскаваторщик шестой мехколонны Н. М. Петрашевич, шоферы этой автоколонны В. П. Сметанин и М. Е. Шидловский, главный механик Волгобалтстроя Ю. И. Марков.

В. Логинов.

## На партийных собраниях в подразделениях

Коммунисты строительных управлений и других подразделений Волго-Балта на партийных собраниях обсуждают письмо ЦК КПСС и Совета Министров СССР о задачах по обеспечению выполнения плана капитального строительства в 1964—1965 годах.

Партийное собрание по обсуждению этого вопроса состоялось в управлении механизации. С докладом выступил секретарь парткома строительства В. И. Логинов.

Проведены такие же собрания в укрупненной автобазе и стройуправлении № 421.

Обсуждая этот вопрос коммунисты стройки одобряют письмо ЦК КПСС и Совета Министров СССР вносят свои предложения и советы.

РЕДКОЛЛЕГИЯ.

До Дня строителя  
осталось 7 дней

## ТРУДОВЫМИ УСПЕХАМИ

## ВСТРЕТИМ ЭТОТ ПРАЗДНИК!

## Выполняя обязательство...

31 июля бригада Анны Ченцовой навела, как говорят, «последние марафеты» на четырнадцатой плотине: уборку, подчистку и оставила этот объект. Теперь строительство гидросооружения полностью завершено.

Правда, согласно принятому обязательству, стройуправление должно было завершить работы здесь раньше. Но объем работ на плотине был все-таки большой. Следует отметить, что члены бригады Ченцовой замечательно потрудились на выполнении этого объема, нормы выработки ежедневно выполняли на 120 — 130 процентов.

Последний день июля знаменателен для коллектива строителей шестого шлюза еще и тем, что в этот день, закончив полностью отделку, строители передали эксплуатационникам башни управления верхней головы. Строители и эксплуатационники подписали акт о передаче.

На башнях нижней головы тоже заканчиваются последние приготовления:

рабочие убирают мусор, чистят и моют здания башен, протирают стекла. В ближайшие день-два и эти башни будут полностью переданы в эксплуатацию.

За внешнюю отделку башен следует похвалить звено штукатуров Галины Чернявской. Хорошо работали девушки!

С перевыполнением норм и высококачественно производили отделку башен управления штукатурки, командированные на стройку из Баку. Сейчас они тоже завершают свои работы: красят мостики, ограждения и т. д.

Дорожники сейчас укладывают асфальт на пришлюзовую площадку.

Полным ходом идут одерновка откосов и дренажей, благоустройство территории. Все основные строительные работы по шлюзу к Дню строителя будут закончены. Тревоги и большие опасения остались уже позади. Теперь ясно виден конец завершения строительства. Настроение у строителей веселое, радостное.

Каждому из участвующих в строительстве этого самого большого на Волго-Балте гидросооружения приятно сознавать, что здесь вложена и доля его труда.

Коллектив шестого шлюза будет добиваться того, чтобы в праздник строителя можно было рапортовать об успешном выполнении обязательств.

П. Пироговский,  
старший прораб шестого шлюза.

## К И Н О

НА ЭКРАНЕ кинотеатра «Волго-Балт» демонстрируется новый художественный фильм



С 3 августа он будет на правлен в клубы Десятинского куеста.

Производство киностудии ГДР.

Адрес и телефон редакции:

Вытегра, Вологодской области, улица III Интернационала, д 2/6 телефон № 2-40.

Заказ № 1075 Вытегорская типография.

Тираж 525