

Строитель ВОЛГО-БАЛТА

ОРГАН ПАРТКОМА, ОБЪЕДИНЕННОГО ПОСТРОЙКОМА, КОМИТЕТА ВЛКСМ И УПРАВЛЕНИЯ ВОЛГОБАЛТСТРОЯ

№ 65 (2016) | Воскресенье, 16 августа 1964 года | Цена 1 коп.

Суда идут по новой водной магистрали



НА СНИМКЕ: большегрузное судно „Гавана“ в пятом шлюзе.

ВОЛГО-БАЛТ

Путешествие
по новой трассе

перь расстояние от Череповца до Вытегры за двадцать восемь часов—вдвое быстрее, чем по старой Мариинской системе.

Голубая Волго-Балтийская магистраль официально еще не открыта. Сейчас здесь работает государственная комиссия, которая должна принять 361-километровую трассу в постоянную эксплуатацию. Но по новой артерии уже два месяца ходят суда. К августу через гидроузлы Волго-Балта прошло в обоих направлениях 156 большегрузных судов—тех самых, которых старая Мариинка не принимала.

Мы встречались с капитаном современных «ракет» и с представителями отживающей профессии — бакенщиками. Мы беседовали с людьми, которые еще вчера вручную открывали ворота деревянных шлюзов Мариинки, и с теми, кому доверена автоматика гидроузлов Волго-Балта. Мы говорили со старейшими речниками и с молодыми волгобалтовцами — безусыми потомками бурлаков.

Вытегра считается городом капитанов. Здесь живут потомственные речники. На время строительства Волго-Балта Вытегра стала штабом работ, городом строителей. От Вытегры начинается ступенчатая лестница гидроузлов, которые поднимают огромные суда на 80-метровую высоту — от Онежского озера к Череповецкому морю. На этой лестнице один возле другого — шесть волго-балтовских шлюзов из семи.

С начальником «Волгобалт-строя» Алексеем Степановичем Хмельницким и главным инженером Петром Давыдовичем Батунером едем вдоль этой гигантской лестницы. Машины на минуту останавливаются у моста, проложенного через старый судоходный путь. Мариинка оставила здесь лишь потемневшие от времени бревна шлюзов, ручные приводы, с помощью которых открывали ворота, да затянутые рясской озерца. Рядом проходит новая глубоководная трасса, высятся бетонные башни шлюзов Волго-Балта, проплывают суда, которые никаким воображением не вместишь в узкий канал Мариинки.

Многокилометровая строительная площадка кажется местом большого боя: развороченная бульдозерами и экскаваторами земля, еще не поросшие травой отвалы и дамбы, бетон шлюзов и плотин—все это громадным желто-серым пятном лежит среди буйной спелой зелени лета.

— Через год-два новые берега оденутся в зелень,—говорит П. Д. Батунер.

Они оба немножко лирики, эти два командира стройки,

два старых инженера-гидростроителя — Хмельницкий и Батунер. Познакомились они 28 лет назад, вместе участвовали в строительстве Волго-Донского канала и вот уже несколько лет снова вместе — строят Волго-Балт.

— Наше гидростроительство располагает самым большим в мире опытом,—рассказывает А. С. Хмельницкий.—Этот опыт складывался из подвига советских людей на Днепре и Волге, на Ангаре и Енисее. Все лучшее из этого опыта было взято на вооружение строителями Волго-Балта.

— Вам обязательно надо познакомиться с гидромеханизаторами,—советует П. Д. Батунер.—Сейчас они расширяют и выпрямляют русло канала.

КОМАНДИР гидромеханизаторов Николай Георгиевич Вавилов еще молод.

Вавилов рассказывает, и перед нами встают морозные метели 1962—1963 года. Тогда впервые земснаряды стали использоваться зимой. Это считалось невозможным, но этого требовали сжатые сроки строительства и увеличившийся объем земляных работ.

Невозможным считалось пройти и через тяжелые глины, которых здесь немало.

В сентябре прошлого года на одном из участков произошел гигантский оползень. Лес, стоявший на торфяном озере, «пошел» на канал. Он заполнил прорытую трассу, уничтожил коммуникации. «Пьяный лес»—так назвали его строители.

— Мне уже стало казаться, что нам не пробить здесь трассу,—признается Вавилов.— Но два земснаряда, идя навстречу друг другу, одолели и этот «пьяный лес».

На трассе работало 1.200 гидромеханизаторов, в большинстве своем молодые люди. Пожалуй, никогда еще не сосредоточивалось такое количество техники на одном сравнительно небольшом участке: около 60 земснарядов, гидромониторных установок и землечерпалок пошло в наступление на леса, болота, скалы, тяжелые глины.

Много молодежи пришло сюда после службы в армии. К. Ю. Дробь, начальник земснаряда 311, сняв погоню, стал здесь матросом. Вот он—крепкий, коренастый—стоит на мостике земснаряда. Это он со своим коллективом первым освоил работу зимой. Недаром гидромеханизаторы называют коллектив земснаряда 311 своим флагманом.

...Мелкой дрожью содрогается стальной понтон. Вгрызается в грунт опущенная глубоко в воду фреза, а гидромонитор, похожий на корабельное орудие, бьет в берег мощной струей. Под напором воды вздымается красновато-коричневая глина. Осыпается, тает мыс, может быть, последний на пути земснаряда 311.

Скоро закончатся работы на Волго-Балте. Вытегра снова станет городом капитанов.

(Окончание см. на 2 стр.)

Пристани очень нужны, медлить со строительством их сейчас нельзя

НОВАЯ глубоководная магистраль пяти морей действует, по каналу прошло уже более двух тысяч судов. Но большим неудобством и затруднением сейчас для пассажиров, едущих на теплоходах, и эксплуатационников является то, что на значительном расстоянии трассы канала нет еще пристаней.

По утвержденному графику строительство Вытегорской и Анненской пристаней должно быть завершено к 1 сентября. И все остальные пристани надо закончить строительством в четвертом квартале текущего года. Времени до названных сроков осталось очень мало. А объемы невыполненных работ еще очень велики.

Судя по освоению средств, отпущенных на строительство пристаней и паромных переправ, несколько лучше идут дела на строительных площадках пристаней Девятинской, Вытегорской, Анненской и Иванов Бор.

Совершенно недопустимым следует считать то, что коллектив мостопоезда № 817 „Мостотреста № 6“ до сих пор не приступил к строительству пристани Липин Бор, а мостопоезд № 809 не начал эти работы по Новой Чайке.

Строительное управление № 420 (начальник тов. Нагорных) также медленно разрабатывает работы по возведению Белозерской пристани. А строительное управление № 419 (начальник тов. Пехов) неудовлетворительно организует работы по строительству пристаней в Аристово и Топорне.

Следует отметить также, что хотя освоение средств на строительство пристаней Анненской, Девятинской и Вытегорской на 10 августа составляет уже 68—77 про-

центом, но дела здесь благополучными назвать нельзя.

Строители этих объектов ссылались все время на недостаток сборного железобетона. Сейчас плиты перекрытия поступили, но опять-таки очень много времени затрачивается на доставку этого нужного материала к месту строительства и по-прежнему кровельные, штукатурные и другие работы здесь идут медленно. Утвержденный график строительства пристаней должен быть выполнен, возможности для этого у строителей все налицо и надо их использовать.

Мириться дальше с такими темпами строительства пристаней ни в коем случае нельзя. Упускать сейчас самое благоприятное время для строительства пристаней, значит, преднамеренно готовить срыв установленных сроков сдачи этих объектов в постоянную эксплуатацию. Допустить этого строители не должны. Значит, коллективам стройуправлений и других подразделений необходимо принять все меры к усилению темпов строительства пристаней. Они очень нужны сейчас для интересов общественного дела.

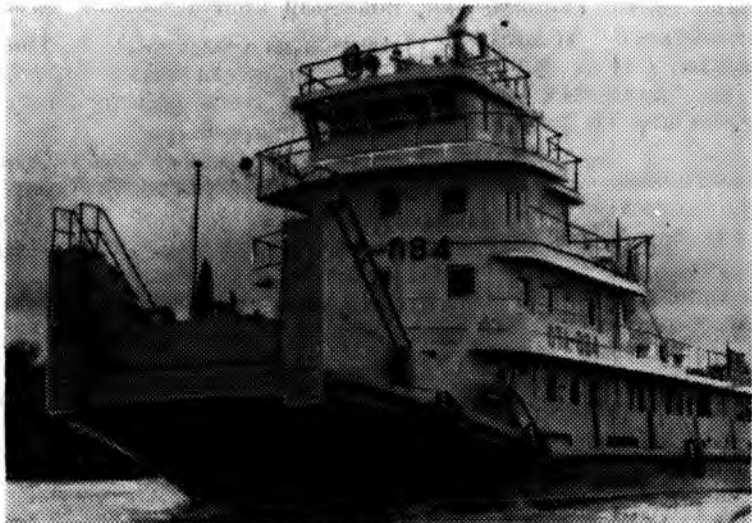
НЕДАЛЕКО от Вытегры на солнечной полянке, к которой вплотную подступила вода, можно видеть небольшую деревянную часовенку. Это замшелое сооружение еще недавно стояло на Беседной горе, где, по преданию, Петр Великий расспрашивал крестьян о путях между Вытегором и Ковжей. Сейчас Беседной горы уже нет. Ее разрыли экскаваторы и бульдозеры.

С давних времен русские люди мечтали найти короткий и безопасный путь из Волги в Балтику, стремились «в Европу прорубить окно». К Вышневолоцкой водной системе, созданной еще при Петре Первом, спустя сто лет присоединились Тихвинская и Мариинская. Они образовали единый водный путь. Строительство Мариинской системы стало событием, удивившим весь мир: отсталая, «лапотная» Россия, оказывается, способна решать сложные гидротехнические задачи.

Мариинка просуществовала более полутора веков. За эти годы водная система, конечно же, улучшалась, совершенствовалась. Но времена меняются. Москву и Ленинград давно называют портами пяти морей, а между тем морские суда не могли бы пройти из Балтики и Белого моря в Каспий, Азовское и Черное моря. Крупнотоннажные волжские суда до последнего времени бросали якорь в Череповце, где грузы переваливали на мелкие «псудины»—только их способна была пропускать через свои шлюзы и каналы Мариинка. Жизнь настоятельно требовала создать единую глубоководную систему, которая полностью удовлетворяла бы потребности народного хозяйства.

На берега Шексны, Белого озера, Ковжи, Вытегры пришли строители, чтобы через вологодские болота, леса и скалы прорубить новую, по-настоящему морскую трассу. И вот она создана—гордость нашей гидротехники, Волго-Балтийская магистраль.

РЕЙСОВЫЙ пассажирский теплоход проходит те-



НА СНИМКЕ: современный буксирный толкач. Таких старая Мариинка не могла при кать.

Фото О. Семенова.

Больше внимания воспитанию молодежи

(С собрания актива промышленного парткома)

На днях промышленный партком провел собрание партийно-комсомольского актива, на котором обсужден вопрос «О задачах партийных организаций по улучшению воспитательной работы среди молодежи».

С докладом выступил заместитель секретаря парткома по идеологической работе тов. К. А. Хрястов. В прениях по докладу выступило 8 человек.

Докладчик и выступающие говорили о серьезных недостатках партийных и комсомольских организаций в деле воспитания молодежи, о запущенности внутрисоюзной работы, о формальном руководстве социалистическим соревнованием и соревнованием за коммунистический труд.

Главное внимание как в докладе, а так и в выступлениях было уделено вопросу подбора, расстановки и воспитания молодежных кадров. Приведены были положительные примеры о хороших делах молодежи стройки. Отмечено также, что молодые строители с большой теплотой и уважением отзываются о своих

руководителях тт. Хмельницком, Вавилове, Трахтмане, Нагорных, Кобзеве, которые постоянно вмешиваются в дела молодежи, направляют энергию комсомольцев на хорошие дела.

Однако, как отметило собрание актива, много еще имеется и недостатков. Среди некоторой части молодежи стройки низка дисциплина, допускаются серьезные нарушения правил социалистического общежития, не изжиты случаи пьянки и т. д. Все это свидетельствует о слабости воспитательной работы.

Допускаются случаи частой смены секретарей комсомольских организаций, как это имело место в СУ-478.

Отдельные секретари партийных организаций не вникают в работу комсомольских организаций, редко выступают с докладами и беседами перед молодежью.

Собрание партийно-комсомольского актива обратило внимание на устранение всех этих недостатков. По этому вопросу принято соответствующее решение.

Стройуправление № 419 срыгает строительство Вогнемской нефтебазы

В комплексе всего объема работ по Волго-Балту по плану предусмотрено и строительство Вогнемской нефтебазы, которая могла бы обеспечить все ближайшие к Огнему колхозы и промышленные предприятия, расположенные вдоль трассы нового канала необходимыми горюче-смазочными материалами.

Запланированный объект, безусловно, имеет весьма важное значение. Но руко-

водители стройуправления № 419, и в частности, начальник тов. Пехов, видимо, недооценивают этого вопроса. Строительство нефтебазы обзано вести это управление, но работы здесь не ведутся.

Не к лицу коллективу СУ-419 и его начальнику тов. Пехову срыгать строительство такого важного объекта.

Н. Федоров.

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

Кое-кто из молодых оптимистов, вложивших душу в строительство Волго-Балтийской голубой магистрали, мечтает назвать Вытегру новым именем — Пятиморск. Мы спрашивали у многих строителей, куда они поедут после завершения работ на Волго-Балте.

— С большой радостью поедем на любую стройку такого же масштаба, — отвечали нам.

Может быть, они будут возвращать вспять воды Печоры, может, строить новые каналы, новые голубые трассы.

Мы встретили в пути немало двух- и трехпалубных красавцев теплоходов, которые совершают туристские рейсы по Волго-Балту. Комфортабельные каюты этих судов всегда переполнены. По туристским путевкам совершили путешествие по Волго-Балту уже более двух тысяч человек.

«Организованных» и «неорганизованных» туристов мы встречали на всем своем пути. Приехавшие из Москвы юноши и девушки стойкой ходили по Кирилло-Белозерскому монастырю — знаменитому архитектурному памятнику XVI—XVII веков.

В восемнадцати километрах от Кириллова есть еще один монастырь — Ферапонтов, стены которого сохранили всемирно известные фрески живописца Дионисия. С пуском Волго-Балта усилился поток туристов и к этому памятнику древней архитектуры

Интерес народа к так называемой «седой старине» — это не поиски экзотики, а уважи-

Путешествие по новой трассе

тельное внимание к истории нашей Родины. Волго-Балт открыл путь к вечным ценностям

♦ Протяженность трассы Волго-Балта — 361 километр. Новый глубоководный путь позволяет вести бесперебойную транспортировку грузов между портами пяти морей — Белого, Балтийского, Каспийского, Черного и Азовского.

♦ На трассе построено 7 гидроузлов, оборудованных самой совершенной техникой и автоматикой, плотина с водосбросом и дамбами, проложены глубоководные каналы.

♦ Строители Волго-Балта произвели более 62 миллионов кубометров земляных работ. Они уложили свыше 720 тысяч кубометров железобетона, смонтировали 14 тысяч тонн металлоконструкций и гидротехнического оборудования.

♦ Уже в нынешнем году перевозки грузов по Волго-Балту увеличиваются примерно на 1,5 миллиона тонн. За два последних месяца перевезено 1.480 тысяч тонн — больше, чем Мариинская система пропускала порой за полгода.

древнего севера, он становится интереснейшей и красивейшей туристской трассой.

Выполнение строительно-монтажных работ за июль и семь месяцев

Первая графа — выполнение июльского плана, вторая — за семь месяцев (в процентах).

| | | |
|--|-------|-------|
| Объем работ, выполненный по генподряду | 92,3 | 105,9 |
| В том числе: | | |
| Стройуправление 418 | 86,9 | 109,6 |
| Стройуправление 419 | 86,3 | 71,3 |
| Стройуправление 420 | 86,7 | 110,1 |
| Стройуправление 421 | 112,1 | 122,6 |
| Объем работ, выполненный своими силами | 76,6 | 99,5 |
| Стройуправление 418 | 59,5 | 82,2 |
| Стройуправление 419 | 87,3 | 77,7 |
| Стройуправление 420 | 76,4 | 110,1 |
| Стройуправление 421 | 86,2 | 114,8 |
| Объем работ, выполненный субподрядными организациями | 110 | 128,6 |
| Трансгидромеханизация | 129,2 | 128,7 |
| Черноморгидрострой | 90 | 70,4 |
| Севзапморгидрострой | 99,3 | 96,1 |
| Главморречстрой | 114,5 | 117,8 |
| Главдорстрой | 208,2 | 131,4 |
| Главмостострой | 99,5 | 109,6 |
| ГУЖД Урала и Сибири | — | 181,1 |
| ГУЖД Севера и Запада | 244,2 | 160,3 |
| В том числе | | |
| Мехколонна № 38 | 220,6 | 133,4 |
| Мехколонна № 6 | 283,5 | 207,1 |
| Спецгидроэнергомонтаж | 136,4 | 122,1 |
| Севзапэлектромонтаж | 141,5 | 94,9 |
| СЗБУП Минречфлота | 64 | 60,5 |

Хорошо отдохнули в лагере

Разумно, весело и интересно провели свой отдых в Тудозерском пионерском лагере дети строителей Волго-Балтийского водного пути. У ребят было очень много увлекательных и полезных мероприятий, веселых игр и развлечений.

Надолго запомнится ребятам пионерский сбор, проведенный около первого шлюза новой глубоководной магистрали пяти морей. Сюда дети приехали на автобусе. Тепло встретили пионеров работники гидроузла. Начальник вахты шлюза № 1 В. К. Шинкевич рассказал ребятам об истории старой Мариинки и о значении нового канала.

Долго любовались они этим красивым громадным гидросо-

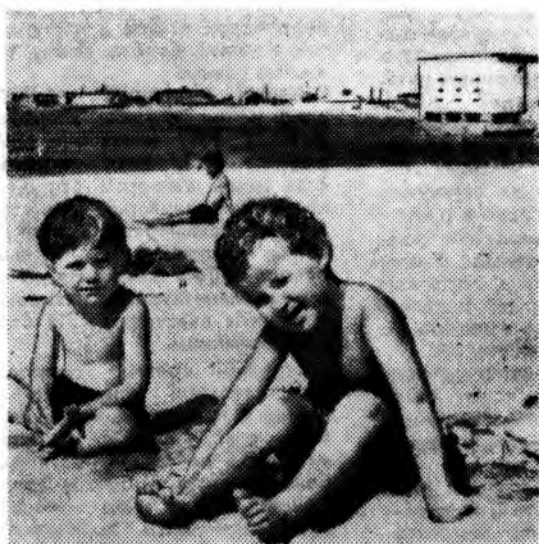
оружием, а затем они побывали на первом шлюзе старой Мариинки, посетили краеведческий музей.

Интересным был поход в Насоново и Кожино, на берег Тудозерского озера. Здесь ребята наловили рыбы и сварили уху.

Вместе со старшими товарищами, своими воспитателями пионеры выступали с концертом для колхозников сельхозартелей «Заря коммунизма» и «Земледелец», за что получили много теплых отзывов.

Хорошо проходил в лагере и день самоуправления, ребята полностью занимались самообслуживанием. Это многому их научило — самостоятельности и дисциплине.

— Хорошо и весело мы отдохнули в лагере, — так заявили пионеры на линейке, посвященной закрытию лагеря. М. Порожская.



На снимке: подрастающее поколение на берегу молодого моря. Фотограф О. Семенова.

„Строитель Волго-Балта“
16 августа 1964 года. 2 стр.

ЗА КОРМОЙ остались ни Вытегры, радостно светятся маяки на Онежском озере, бьется в плотину Самсоново высоко в небо над неоглядными лесами поднимаются горы высоковольтных передач весело перекликаются буксы и белоснежные лайнеры на гучей шири реки, далеко летается эхо по зеленым берегам.

Из Свири мы вышли в открытый простор Ладозского озера, ветреный и свежий.

Мимо зазубренных скал Орешка мы вошли в Неву. Всплывали в берега, изредка заросшими травой осыпи, в святую землю невископятачка. Мы видели новые поселки на тех местах, где гремел тротил и динамит, смешивая все живое с песком и глиной.

В утренней дымке, умытый дождем, зеленый и радостный светлый и милый открылся Ленинград.

Около моста Володарского у речного причала разгружался теплоход «Мегра». Мы поехали на экипаже, как старым знакомым: на канале встречались раз пять. Теплоход успел обогнать нас и теперь уже готовится в обратный рейс...

Бригада «Правды» на Волго-Балте: А. БЕЗЫМЕНСКИЙ, М. ДУДИН, В. МАСЛЯКОВ, С. ОРЛОВ, В. САМОЙЛОВ, В. СОРОКИН.

Вытегра — Ленинград, Катер «Нева».

Газета «Правда» за 10 августа.

Футболисты сплавконторы в Девятинах

Недавно в Девятинах была проведена встреча футбола между командами гидромеханизации и Вытегорской сплавконторы. Пройшло много болельщиков посмотреть матч. Несмотря на большой ветер, игра проходила в быстром темпе. Опасные моменты возникали то у одних, то у других ворот.

Счет 2:2 отражает равные силы команд.

Неплохо вел встречу судья А. И. Кожемяко. Современно пресекал грубые игроки обеих команд.

„Отличился“ игрок гидромеханизации Кыкшис, который за грубость был удален с поля в тот момент, когда команда проигрывала: счет был 1:2.

Футболисты гидромеханизации не пали духом, нашли в себе силы сравнять счет.

Команда сплавконторы была явно недовольна ничейным счетом, и пыталась было писать протест, но оправдывающих фактов для этого у футболистов сплавконторы не было.

Очень жаль, что этот случай излишней недисциплинированности футболистов испортил впечатление о матче.

Романов, инженер по технике безопасности СУ-478.

РЕДКОЛЛЕГИЯ.

Адрес и телефон редакции:

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

Вытегорская типография. Заказ № 1178 Тираж 500