

ВОЛГО-БАЛТ В ДЕЙСТВИИ!

НА ВОЛГО-БАЛТЕ продолжается работу правительственной комиссии. Она принимает новую глубоководную магистраль в постоянную эксплуатацию. Корреспондент „Правды“ В. Сорокин встретился с председателем правительственной комиссии, заместителем Председателя Совета Министров РСФСР Иваном Емельяновичем Вороновым и попросил его рассказать о своих впечатлениях.

— На теплоходе „Союз“, — сказал И. Е. Воронов, — мы прошли по новой трассе от Москвы до Ленинграда. Мне много приходилось ездить по стране, но, пожалуй, ни одна поездка не оставила такого впечатления, как плавание по Великому Волго-Балтийскому пути.

Я не оговариваюсь, называя его Великим. Волго-Балт — это действительно грандиозное сооружение семилетки. Новая магистраль дает возможность организовать бесперевальную транспортную перевозку важнейших грузов между портами пяти морей — Белого, Балтийского, Каспийского, Черного и Азовского. Открываются замечательные перспективы как для широкого развития водных перевозок между важнейшими экономическими районами страны, так и для пропуска иностранных судов из Балтийского в Черное и Каспийское моря. Попутно замечу, что этот путь из Балтики в Черное море более чем в два раза короче морского пути вокруг Европы.

Волго-Балтийский путь по праву можно назвать Великим еще и потому, что советские гидростроители проложили его за сравнительно короткий срок в необычайно трудных условиях русского Севера. Основные работы развернулись два-три года назад. Канал прокладывали через топи, болота и лесные чащи в торфяных и песчаных, глинистых и моренных грунтах. Строители работали днем и ночью, в слякоть и в сильные морозы. Они выполнили более 63 миллионов кубометров земляных работ, уложили свыше 7,6 тысяч кубометров — железобетона, смонтировали 14 тысяч тонн металлоконструкций и оборудования.

Общая длина канала — 361 километр. Волго-Балт — самый большой в мире судоходный канал: он в четыре с половиной раза длиннее Панамского и более чем в два раза — Суэцкого, Волго-Балт становится весьма оживленной трассой. На всем пути мы встречали огромные пассажирские и грузовые теплоходы, способ-

Рассказывает председатель правительственной комиссии заместитель Председателя Совета Министров РСФСР

И. Е. ВОРОНОВ

ные одинаково успешно совершать и речные, и морские переходы. Это хорошо доказал экипаж теплохода „Балтийский-18“, осуществив беспрепятственный рейс из Мурманска в Баку и обратно. С Волги в Неву прошли опытным рейсом теплоходы „Волго-Дон-7“ и „Волго-Дон-6“ — первые суда грузоподъемностью пять тысяч тонн.

Прием Волго-Балта в постоянную эксплуатацию еще не закончен. Правительственная комиссия сделала строителям ряд замечаний, отметила недоделки. Не закончено сооружение одиннадцати транзитных пристаней, строительство Череповецкой ГЭС — уникальной гидроэлектростанции с турбинами капсульного типа. Ряд недоделок обнаружен на водораздельной части канала.

Волго-Балт уже взял на свои плечи огромный поток народнохозяйственных грузов. К началу октября по новой трассе прошло свыше трех тысяч судов, из них 465 крупнотоннажных — тех самых, которые не могла пропускать через свои шлюзы Мариинская водная система. Перевезено около трех миллионов тонн грузов — почти в полтора раза больше, чем было перевезено за всю навигацию прошлого года.

Жизнь стремительно идет вперед, обгоняя планы и проекты. Когда составлялся проект Волго-Балтийского глубоководного пути, в расчет принимались суда грузоподъемностью в 2.700 т. Сейчас на наших реках

появились такие суда-гиганты, как „Волго-Дон-7“. Подсчитано, что стоимость перевозки зерна, например, сюда в Ленинград в 5.000-тонных теплоходах в два с лишним раза ниже по сравнению с перевозками в 600—700-тонных судах, которые ходили по старой Мариинской системе, и значительно ниже, чем в 2.700-тонных судах. Для обеспечения нормальных условий плавания крупнотоннажных судов по Волго-Балтийскому водному пути необходимо провести некоторые дополнительные работы.

В пути мы встретили много пассажирских судов. Министерство речного флота РСФСР в этом году открыло ряд новых пассажирских и туристских линий, проходящих через Волго-

Балт. Тысячи людей уже совершили поездку по красивейшим местам нашего Севера. Волго-Балт открыл путь к бесценным историческим памятникам. Новая трасса проходит там, где все напоминает о великом трудолюбии русского народа, о его мужестве при защите священной земли. Понятно стремление многих людей побывать на Волге-Балте. Надо, чтобы туристские поездки духовно обогащали людей, доставляли им удовольствие.

Между тем строители, руководители Ленинградской и Вологодской областей и соответствующих ведомств еще мало сделали, чтобы такие поездки были удобными и приятными. На трассе можно встретить разбитые баржи, давно не крашенные дебаркадеры, по берегам — полуразвалившиеся сараи. Надо озеленить трассу в местах, где велось строительство. Самое большое в мире гидросооружение — Волго-Балт — должно стать и самым красивым. Ленинградцы проявили хорошую инициативу, объявив месячник по благоустройству Волго-Балтийского водного пути.

Строители обещали в ближайшее время устранить недостатки, отмеченные правительственной комиссией. Они полны стремления сделать Родине замечательный подарок к 47-й годовщине Великого Октября — сдать Волго-Балтийский глубоководный путь в постоянную эксплуатацию.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Строитель ВОЛГО-БАЛТА

ОРГАН ПАРТКОМА, ОБЪЕДИНЕННОГО ПОСТРОЙКОМА, КОМИТЕТА ВЛКСМ И УПРАВЛЕНИЯ ВОЛГОБАЛТСТРОЯ

№ 82 (2033)

Среда 14 октября 1964 года

Цена 1 коп.

Газета «Правда» за 8 октября.

СООБЩЕНИЕ ТАСС

12 октября 1964 года в 10 часов 30 минут по московскому времени в Советском Союзе на орбиту спутника Земли новой мощной ракетой-носителем впервые в мире выведен трехместный пилотируемый космический корабль «Восход».

На борту космического корабля находится экипаж, состоящий из граждан Советского Союза: командира корабля летчика-космонавта, инженер-полковника КОМАРОВА Владимира Михайловича и членов экипажа — научного сотрудника, кандидата технических наук ФЕОКТИСТОВА Константина Петровича и врача-космонавта ЕГОРОВА Бориса Борисовича.

Целями космического полета являются:

—испытания нового многоместного космического пилотируемого корабля;

—исследования работоспособности и взаимодействия в полете группы космонавтов, состоящей из специалистов в различных областях науки и техники;

—проведение научных физико-технических исследований в условиях космического полета;

—продолжение изучения влияния различных факторов космического полета на человеческий организм;

—проведение расширенных медико-биологических исследований в условиях длительного полета.

Эти исследования проводятся с помощью установленной на борту

аппаратуры при непосредственном участии научного сотрудника-космонавта и врача-космонавта, входящих в состав экипажа корабля.

Корабль-спутник «Восход» выведен на орбиту, близкую к расчетной. По предварительным данным период обращения корабля-спутника вокруг Земли составляет 90,1 минуты, минимальное удаление от поверхности Земли (в перигее) и максимальное (в апогее) равно соответственно 178 и 409 километрам, угол наклона плоскости орбиты к плоскости экватора около 65 градусов.

С бортом космического корабля «Восход» поддерживается двусторонняя радиосвязь. По докладу экипажа

корабля товарищей Комарова, Феоктистова, Егорова весь экипаж вполне удовлетворительно перенес вывод корабля на орбиту и переход к состоянию невесомости.

Самочувствие товарищей Комарова, Феоктистова, Егорова хорошее. Сообщения с борта космического корабля «Восход» передаются на частотах 143,625; 17,365; 18,035 мегагерца.

На корабле установлен также передатчик «Сигнал», работающий на частоте 19,9944 мегагерца.

Все бортовые системы космического корабля функционируют нормально.

Дальнейшие сообщения о ходе полета будут передаваться всеми радиостанциями Советского Союза.

Весь мир приветствует героев - космонавтов

Задание будет выполнено

Полет космического корабля „Восход“ 12 октября проходил успешно. На третьем и четвертом витках в соответствии с полетным заданием проводились физиологические исследования. У космонавтов измерялось кровяное давление, определялась легочная вентиляция, взяты мазки крови. Исследовалась также работоспособность космонавтов по специально разработанной методике. Наземные средства осуществляют постоянный контроль за кораблем, функционированием его аппаратуры и состоянием космонавтов. Все системы корабля работают нормально. С космонавтами поддерживается уверенная двухсторонняя радиосвязь. Позывной космического корабля „Восход“ — „Рубин“.

На третьем витке с экипажем корабля беседовали по радио Первый секретарь ЦК КПСС и Председатель Совета

Министров СССР Никита Сергеевич Хрущев и Председатель Президиума Верховного Совета СССР Анастас Иванович Микоян. Никита Сергеевич тепло поздравил космонавтов, пожелал им успешного выполнения программы и благополучной посадки. Командир корабля от имени экипажа заверил Никиту Сергеевича и Анастаса Ивановича, что задание Родины и советского народа будет выполнено.

Многоместный космический корабль „Восход“ сделал восемь оборотов вокруг Земли. Программа первого дня полета выполнена полностью. Самочувствие космонавтов хорошее. Все бортовые системы и наземный командно-измерительный комплекс работают безотказно.

Координационно-вычислительный центр ведет непрерывную обработку поступающей информации. (ТАСС).

Здесь мы получили первую трудовую закалку

Это было два года тому назад. После окончания строительного училища в Белоруссии мы приехали на строительство Волго-Балтийского водного пути. Трудно, очень трудно приходилось тогда нам, только что начинающим штукатурам-малярам, не имевшим никакого практического опыта.

Да и жилищно-бытовые условия не особо радовали. На стройку прибывали люди партиями и где же сразу для всех предоставить все необходимое. Самим пришлось готовить жилье, заниматься ремонтом клуба и т. д.

Шли дни, месяцы... Свыклись с новой обстановкой, побеждали трудности, и стройка для нас стала родной. Работать пришлось на многих объектах: на отделке первого, второго, а затем и шестого шлюзов. Последнее время члены нашей бригады были разделены на две группы. Звено Анатолия Ушакова работало на отделке пристаней в Волоковом Мосту и Анненском Мосту.

Здесь штукатурки производили штукатурку, оклейку, покраску. Как только монтеры сделают здесь проводку, сразу же будет произведена последняя покраска пола. И вокзалы готовы к приемке.

Звено Галины Чернявской в сентябре и начале октября производило внутреннюю и внешнюю отделку здания Пахомовской подстанции — ремонт, побелку, покраску. С большим усердием трудились Т. Хазанович, П. Гузова, З. Бук и другие. Мастер Владимир Каплун признал качество работы девушек хорошим.

Сейчас строительные

работы подходят к концу. Значительно сократилась потребность в штукатурках и малярах. Значит и нам приходится расставаться с Волго-Балтом. А как жаль! Эти годы, проведенные на стройке в напряженном труде, будут всегда памятными. Здесь мы получили первую трудовую закалку, накопили опыт в своем деле.

Уезжая из Вытегры, мы гордимся тем, что доля нашего труда вложена в строительство этой великой глубоководной магистрали пяти морей.

Л. Ракетская,
О. Лебедева,
М. Буяк,

штукатуры стройуправления № 420.

ВЕДУТ ЛЕСОПОСАДКИ

Для озеленения территории шлюзов и приканальной зоны Волго-Балта из московского питомника завезены саженцы. Сейчас строительные управления ведут лесопосадки. На территории третьего шлю-

за высаживается голубая ель.

Уже заканчивается посадка деревьев на четвертом и пятом шлюзах. Озеленение Волго-Балта продолжается.

М. Зайвая,
инженер производственного отдела Волгобалтстроя.

Почему строители Вытегорской пристани срывают график?

ГРАФИК ОКОНЧАНИЯ РАБОТ ПО ВЫТЕГОРСКОЙ ПРИСТАНИ

Первая графа — наименование работ, вторая — объем и третья — сроки выполнения.

Склад штучных грузов

Монтаж перекрытия	77,4 куб. м.	к 15 октября
Устройство кровли	814 кв. м.	с 9 по 19 октября
Монтаж заполнения оконных проемов с остеклением и окраской	196 кв. м.	к 19 октября.
Кирпичная кладка столбов и фронтонов	31 куб. м.	с 8 по 16 октября
Монтаж карнизных балок	30 куб. м.	к 17 октября
„Лечение“ балки-фермы	1 шт.	к 13 октября
Монтаж ворот	8 проем.	с 14 по 20 октября.
Устройство асфальтовых полов	800 кв. м.	с 14 по 20 октября.
Уборка лесов с фасадов	—	к 17 октября.
Асфальтирование рампы и вокруг склада	—	с 15 по 20 октября.
Известковая побелка внутри склада	—	с 9 по 20 октября.
Монтаж ограждения склада	—	с 9 по 20 октября.
Строительные работы по проходной.	—	с 7 по 20 октября

Здание вокзала

Устройство тамбуров	2 шт.	к 13 октября.
Монтаж кабин в санузлах	8 кв. м.	к 13 октября
Кладка кирпичных стен под тамбуры	1,5 кв. м.	к 9 октября.
Устройство метлахских полов (ежедневное задание 20 кв. м.)	236 кв. м.	к 20 октября
Устройство полов из линолеума	222 кв. м.	с 9 по 20 октября.
Устройство цементных полов в котельной	5 кв. м.	к 10 октября
Устройство метлахских полов на площадках лестничной клетки	—	к 20 октября.
Отделка лестничных маршей железобетонными проступами	—	с 12 по 20 октября.
Клеевая улучшенная покраска стен и потолков	1800 кв. м.	к 18 октября.
То же масляная	570 кв. м.	к 20 октября.
Окончание штукатурки фасада	—	к 10 октября
Окраска фасада	—	с 10 по 20 октября.
Установка стоек по тент с устройством ограждения	—	к 15 октября
Уборка территории вокруг вокзала со сдачей под асфальт	—	к 9 октября.
Укладка асфальта на рампе	—	к 9 октября.
Укладка асфальта на площадках пристани	—	с 10 по 20 октября.

Правительственная комиссия, принимая глубоководную магистраль в постоянную эксплуатацию, сделала ряд замечаний, отметила недоделки. В частности комиссия указала на усиление строительства пристаней. В целях выполнения этих указаний по каждой пристани составлены графики завершения работ.

Сегодня мы печатаем график по Вытегорской пристани. Следует отметить, что выполняется этот график коллективом строителей пристани неудовлетворительно. А руководители стройуправления № 418 тт. Трахтман и Дьяковский с этим мирятся.

Так, например, в графике предусмотрено, что 9 октября на строящемся складе штучных грузов должны были начать устройство кровли, кирпичную кладку столбов и фронтонов, известковую побелку внутри склада и монтаж ограждения склада. Но ни одна из этих позиций не начата была в этот день.

— Недостает людей, — оправдываясь за невыполнение этих работ, говорит прораб тов. Марков. Но это ли главное? Ведь график составлялся с учетом

имеющихся возможностей, так почему же не добиваться выполнения его?

В этот же день, 9 октября надо было начать устройство полов из линолеума в здании вокзала, уборку территории вокруг помещения со сдачей под асфальт. Но и здесь график не выдержан.

Ни в коем случае нельзя сейчас тянуть с выполнением штукатурных работ. Необходимо, чтобы штукатурка просохла, иначе наступят морозы и она вся обвалится.

Пока стоят леса, надо не откладывая ни на один день, сделать набрызг известью на здании вокзала.

Выполняя все эти работы, особое внимание следует уделять качеству. Надо делать все прочно и красиво. Между тем, о качестве некоторые строители еще забывают. Например, работники СУ-883 асфальт у входа в вокзал положили так, что когда пойдет дождь, лужа воды будет стоять прямо у двери. Удобство ли это для пассажиров? Намного желают лучшего и штукатурные работы.

Старшему прорабу тов. Цуранову и руководителям СУ-418 надо сейчас под-

нять тревогу среди коллектива строителей за выполнение графика, не допускать срыва работ.

Серьезный счет строителям предъявляют работники ремонтно-механического завода, потому что они металлоконструкции изготовляют очень низкого качества. Руководителям строительства следует потребовать от этого коллектива устранения брака.

Ценные выигрыши

Бухгалтер межколхозной строительной организации тов. Прохорова по шестому выпуску денежно-вещевой лотереи выиграла холодильник „Саратов“. Ценный выигрыш, ковер фабричной работы, пал на билет, владельцем которого оказался главный механик 420-го стройуправления тов. Ботвинов.

Л. Ключина,
инспектор сберкассы.

РЕДКОЛЛЕГИЯ.

Коллектив работников восьмилетней школы № 3 выражает соболезнование Карютиной Анне Андреевне по поводу смерти ее мужа.

КАРЮТИНА
Сергея Ивановича,

последовавшей после продолжительной и тяжелой болезни.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

Директор райпромкомбината тов. Антонов сообщил редакции, что по устранению недостатков, отмеченных в заметке „Недостаток столярки сдер-

живает ход строительных работ“, напечатанной в нашей газете за 30 сентября, меры принимаются. Столярные изделия для здания узла связи в

Подпорожье изготовлены 1 октября, а для Вытегорской пристани — за исключением балконных дверных блоков — 5 октября.

„Строитель
Волго-Балта“

14 октября 1964 года. 2 стр.

Вытегорская типография.
Заказ № 1541 Тираж 460