

# ЛЕНИНСКОЕ ЗНАМЯ

ТОТЕМСКАЯ  
РАЙОННАЯ ГАЗЕТА

Издается с 1929 года

СУББОТА,  
8  
АВГУСТА  
1992 года  
№ 93 (8966)

Цена один рубль  
(в розницу — договорная)

## С ПРАЗДНИКОМ, СТРОИТЕЛИ!

С переходом в строительстве на договорные цены снизилась инвестиционная активность. Объемы капитальных вложений по всем источникам финансирования в 1-м полугодии значительно упали. Подрядные строительные организации вынуждены сами искать объемы работ. Резко сократились строительные-монтажные работы, выполняемые хозяйственным способом. Не в полную силу работали дорожные строители. Предстоит ввести в эксплуатацию около 7 тыс. кв. метров жилья, детских садов на 235 мест, школу в колхозе «Сигнал», клуб в колхозе «Завезы Ильича», амбулаторию в колхозе «Никольский» и ряд других объектов.

До конца года силами ХДСУ, военных дорожных строителей и ДСУ-6 необходимо ввести в эксплуатацию около 25 км дорог с твердым покрытием.

По местным Советам ведется строительство аптеки, двух котельных, 33-квартирного дома ЖСК, такого же дома по ул. Школьной.

Продолжается строительство газовых путей как в городе, так и в сельской местности.

На финансирование капитального строительства объектов АПК выделяется 75 млн. рублей бюджетных ассигнований. Решены вопросы финансирования водовода и 54-квартирного дома местных Советов.

В профессиональный праздник хочется пожелать всем строителям устойчивой и стабильной работы в условиях перехода к рынку, своевременного ввода строящихся объектов, счастья, здоровья. С праздником вас, уважаемые строители!

РАЙОННЫЙ СОВЕТ НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ,  
АДМИНИСТРАЦИЯ РАЙОНА.

## Первые в районе

В деревне Борок Заозерского сельсовета сеют рано. Супеси. То есть почва поспевает быстро. Поэтому и с уборкой загибать нельзя. Нынче, похоже, не затаяли.

— Самое время, — говорит главный агроном управления сельского хозяйства при администрации района А. Г. Климов.

— Зерно в основном достигло зрелости. Центнеры по пятнадцать с гектара соберут. В бункерном ведре. Но ничего, для нынешней засухи это даже очень нормально.

Назову участников старта нынешней жатвы в районе. Они все Дуровы: жнет Василий, зерно возит Валентин, а сушит его Юрий. Не родственники, однофамильцы. Хотя всех роднит одно — хлеб, который всем нам так нужен.

В. ПАВЛОВ.

## ДСУ-6 — 20 лет! КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Первым начальником ДСУ-6 был Валентин Васильевич Фетюков, ныне директор АТП. С его именем связаны трудные годы становления предприятия, когда приходилось начинать практически с нуля, отстраивать производственную базу на болотине, на лугах, как называли это место в народе. Помнит Валентин Васильевич и первые километры дорог, первую тонну тотемского асфальта.

— Меня вызвали 10 или 11 мая 1969 года в райком, тогда секретарем его был В. П. Колесников. — вспоминает В. В. Фетюков. — Там уже был представитель Вологодского ДСУ-1. Давай они уговаривать: — принимай строительный участок, дело, мол, новое, нужное. А я в то время работал техникумом в Михайловском лесопункте. Согласился. 12 мая издал приказ о создании строительного участка № 4 Вологодского ДСУ-1 и о назначении меня прорабом. В Вологде выдали печать и план — освоить 200 тысяч рублей.

Первым делом дал объявление на радио и в газету о приеме на работу бульдозеристов, трактористов, плотников. Неделю дежурил на телефоне, ждал звонков. А уже в июне получили пять бульдозеров на базе ДТ-54. В это же время шли и проектные работы на участке Тотьма — Козловка. Так как документация была еще не готова, мы взяли подряд и взяли помощь в строительстве дороги Тотьма — Бабускино. Работали там до осени, пока не выдали нужную документацию.

Начинали с полей: от Козловки до Кобылихи землю подняли, положили трубу, потом перебрались на Шореньгу, там были вырубки. В это время газонники отдали экскаватор. В течение осени 1970 года подготовили карьер в Козловке и начали возводить насыпь на Кобылиху.

А зимой 1970-го мы уже заложили фундамент под асфальтовый завод и осенью дали первый тотемский асфальт! Одновременно возвели контору на Фетихе и два восьмиквартирных жилых дома. Район в этот период помог нам разорубить трассу Тотьма — Козловка, и в 1971 году мы вышли на приличные объемы работ, что-то около миллиона рублей. Основная рабочая сила

была, конечно, из Вологды. А вот с 1971-го Вологодское ДСУ-1 стало постепенно передавать нам технику: бульдозер на базе Т-100, экскаватор — «кубовик» и «кубовик с четвертью». Управлять ими доверили Н. Грищенко, Н. Брагину, А. Белоглазову, В. Митрушину и Р. Суханинскому. Потом стали поступать и автомашины, на некоторых из них все еще работают нынешние водители.

Уже тогда высказывалась мысль о преобразовании нашего строительного участка в ДСУ-6. И вот в 1972 году провели дележ выполненных работ с ДСУ-1. Мы стали самостоятельным предприятием. За первые три года отстроились, понемногу и производственная база, появились своя кузница, бокс на две машины, столярка. Котельной тогда еще не было, пользовались печным отоплением. А конторой в то время служил простой щитовой дом.

В ту пору мастером по строительству был назначен Апполон Семенович Мишин, ныне начальник планово-производственного отдела, один из первых инженерно-технических работников ДСУ-6. При его активном участии построены гаражи, мастерские, боксы для большегрузной техники, контора в здании которой располагается и столовая.

Конечно, при строительстве базы пришлось нелегко. Дороги на Вологду не было, материалы шли в основном рекой, и строить приходилось только летом.

Год за годом ДСУ-6 крепло, набирало силы, формировался коллектив. Конечно, возможности сейчас уже не те, что раньше. Предприятие располагает современным асфальтобетонным заводом. Мы тогда о подобном и не мечтали. А то, что у ДСУ-6 большое будущее, в этом я уверен.

Записал Н. АЛОВ.

Материалы, посвященные юбилею предприятия, читайте на второй странице.

АДМИНИСТРАЦИЯ И ПРОФКОМ ТОТЕМСКОГО ЛЕСПРОМХОЗА поздравляют коллектив работников и ветеранов малого предприятия «Тотмалесстрой» с профессиональным праздником — ДНЕМ СТРОИТЕЛЯ И 30-ЛЕТИЕМ СО ДНЯ ОБРАЗОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ! Желаем всем крепкого здоровья, успехов, счастья и благополучия.

К. ФЕДОТОВСКАЯ,  
председатель профкома.

## ЕЩЕ ОДИН ЮБИЛЕЙ

В начале улицы Урицкого строится четырехквартирный жилой дом в кирпичном исполнении. Уже сейчас видно, что это будет красивое на вид и удобное для жильцов здание. Возводит его бригада каменщиков под руководством А. А. Трескина ХСУ «Вологдалесстрой» для предприятия «Тотьмалесстрой».

Работа продвигается споро, потому что люди в этом коллективе к перекурам не привыкли. Дом планируется сдать в четвертом квартале, а чуть раньше, в сентябре, будет сдан в эксплуатацию 21-квартирный дом для ДСУ-6. Теперь там идут отделочные работы. Рабочие одной

и той же бригады овладели смежными специальностями, поэтому без дела никто не сидит. Завершена кирпичная кладка 22-квартирного дома в п. Советский, сдана в июне в эксплуатацию средняя школа в Игмесе, ведется строительство дорог в Тотемском леспромхозе.

12 августа коллектив отмечает тридцатилетний юбилей со дня основания. Торжество по этому случаю приурочено к профессиональному празднику — Дню строителя. Есть что сказать ветеранам труда и о чем поду-

мать молодым. Настоящая повседневная деятельность администрации участка позволила значительно расширить материальную базу, укрепить позиции коллектива. Опыт ветеранов совместно с задором и энергией молодых позволяют достичь высокой производительности. С нескольких тысяч рублей в прошлом объем строительно-монтажных работ возрос до двух с лишним миллионов рублей в ценах 1984 года.

В. СЕМЕНОВА.

## МЫ ГОРОД СТРОИМ

Сотни горожан живут в благоустроенных квартирах, построенных руками строителей хозрасчетного строительно-монтажного участка объединения «Вологдагражданстрой». Построенные ими жилые дома есть и в сельской местности. Немало жилья и объектов соцкультбыта ввели люди этой организации.

Строительство продолжается. Нельзя не заметить на улицах города новые объекты ХСМУ: здание аптеки, многоквартирные жилые дома различных ведомств, котельную на улице Загородной, инфекционный корпус ЦРБ.

В этом году готовится к сдаче 33-х квартирный дом УКСа, аптека, 36-квартир-

ный дом растениеводческого кооператива. Большую работу с хорошим качеством выполняют бригады штукатуров во главе с А. А. Стуловой, маляров (бригадир А. П. Зверева). Добросовестно трудится звено электриков. Ведущей в организации и выполняющей большой объем строительно-монтажных работ по-прежнему остается бригада каменщиков под руководством В. А. Сергеева.

План СМР за полугодие перевыполнен. Несмотря на финансовые затруднения, уровень производства в сравнении с прошлым годом не снижается.

К дню профессионального праздника коллектив всегда готовился заранее, подводи-

лись итоги работы, чествовали лучших. Нынче, к сожалению, не то настроение. Задержки с выдачей заработной платы, даже отпусков и пособий на детей; подорывают веру в «лучшее будущее». Сколько нужно сил и терпения для того, чтобы решать и преодолевать многочисленные проблемы там, где не должно их быть. Нужны не бесконечные обещания светлого будущего, а конкретные действия улучшения жизни людей. Все усилия наши направлены на выживание, а ответной положительной реакции государства незаметно.

К. ФЕДОТОВСКАЯ,  
председатель профкома.

## БЕЗ РАБОТЫ НЕ ОСТАНЕМСЯ

Большинство организаций, включая и ДСУ-6, постепенно забывают, что такое плановая экономика. Окунувшись в стихию «дикого рынка», а иначе рынок, который пытаются внедрить в нашей стране и не назовешь, они ищут пути для выживания, ищут богатых платежеспособных подрядчиков. Стараются изменить и свой статус, чтобы стать более самостоятельными. Об этом и шел разговор с начальником ДСУ-6 Л. Н. СУББОТИНЫМ и начальником планово-производственного отдела А. С. МИШИНЫМ.

— План в начале года у нас был, — начал разговор Анатолий Семенович. — Намечалось закончить участок Фоминское — Починок, проехать на 10 километрах капитальный ремонт на участке Чекино — Тотьма, шесть километров отремонтировать на участке Тотьма — Нюксеница. Намечался большой объем работ и на дороге в Великодворье, что будет выходить на бабушкинскую дорогу. Два месяца работали, потом не стали выделять средства. И пока не ясно, будет ли дальше финансироваться ее строительство. А ведь она обеспечит связь с тремя заречными сельсоветами, минуя переправы через Сухону. Всего то надо проложить 20 км полотна, причем четверть уже сделана. Если бы работали летом, а не бездействовали, можно было бы сделать большой задел.

Надо заканчивать строительство дороги Фоминское — Починок в сторону Середского, но денег во втором квартале нам не дали, а на третий выделили лишь 7,5 миллионов рублей. Что будет в четвертом, неизвестно, да и много ли успеем в октябре положить асфальта?

Больше объектов в районе нам не дают, поэтому вынуждены идти на дорогу Чекино — Тотьма — Никольск, на участок Аксеново — Миньково (это в Бабушкинском районе). Будем работать с Вологодским ДСУ-1, чтобы наладить устойчивую связь с Никольском и Кич-Городком. Но это в зимний период. Конечно, такая ситуация неловка. Каждый год зимой вынуждены искать работу. План и в прошлые годы верстался очень плохо, а сейчас его и вообще нет. Все связано с деньгами, с тем, как руководство района сможет обеспечить финансирование дорожного строительства.

Проектно-сметная документация в нашем районе есть. Скажем, по бетонке в сторону Матвеева, есть проект реконструкции дороги на Усть-Печеньгу, Вожбал. Дороги, которые строили с гравийным покрытием, необходимо готовить под асфальт. Все, повторяю, зависит от того, как район решит свои планы.

— Но несмотря на сложности финансирования, ДСУ-6 сумело выжить, не допустить остановки работ. Как это удалось?

Л. Н. СУББОТИН. Пятнадцатого мая мы освоили средства, выделенные на полугодные, и оказались перед угрозой остаться без работы. Тогда и решено было обратиться в Юбилейное ЛПУ. Они предложили нам большой объем работ. Вот мы и развернулись... А где-то с июня нашлись средства и в территориально-дорожном комитете. Учитывая, что через наш район идут дороги в Бабушкинский, Нюксенский, Великоустюжский, Тарногский и Кичменско-Городецкий районы, деньги, скорее всего, будут выделены. Нам предъявлен очень большой объем работы, такой, что на сегодня мы его не в состоянии вы-

полнить. Не можем же мы бросить работы в Погорелове, Юбилейном.

А. С. МИШИН. Хорошо, что есть такой богатый заказчик — Юбилейное ЛПУ, которое располагает деньгами и делает хорошее дело для жителей Погореловского сельсовета. Появятся средства и у агрофирмы «Россия». Но у большинства хозяйств, к сожалению, таких возможностей нет.

— Есть ли проблемы, связанные с материалами, автотранспортом, ведь объемы разбросаны по всему району, да и за его пределами.

— В 1989-90 годах мы пустили новый асфальто-бетонный завод «Тельтомат», производительностью от 70 до 100 тонн асфальта в час. Он полностью обеспечивает производственные потребности. Материалами в основном обеспечены, правда, есть некоторые трудности с битумом. А остальные материалы — местные.

Приготовление щебня тоже не проблема. Есть дробилки, сортировки, транспорт. Так как летом объем работ больше, осенью-весной меньше, пользуемся услугами привлеченного транспорта. В основном Тотемского АТП и Вологодской автоколонны № 1702.

Другое дело — качество дорог. Наши дороги основного значения у всех на виду. Тут не скроешь ни плюсы, ни минусы. А минусы во многом складываются от того, каков исходный материал. До последнего времени работали на местных материалах, а они очень слабой породы. Поэтому на долговечность асфальто-бетонных дорог рассчитывать не приходилось. Сейчас стали применять гранит, отладили технологию применения минеральных добавок, есть надежда, что улучшится качество и возрастет долговеч-

ность асфальто-бетонного покрытия.

— Большинство предприятий сейчас испытывают сложности в расчетах с партнерами...

А. С. МИШИН. С одной стороны хорошо, что объемом работ на 60—70 процентов мы обеспечены, но искать заказчиков все равно надо. Наш постоянный заказчик — территориально-дорожное управление не всегда предоставляет авансы, необходимые для нашей финансовой деятельности. Надо ведь закупать материалы и т. д. Объясняют тем, что всем трудно, что не могли собрать налоги. И мы вынуждены оправдываться, не доплачивать кому-то.

Вот говорят и пишут о договорных ценах, но это не договорные цены, это навязанные цены. Материал посылают, скажем, шлак по 64 рубля за кубометр, нас не спрашивают, сможем ли мы его оплатить. А когда-то тот же шлак стоил 1 руб. 45 копеек. Мы сами загоняем себя в тупик. Хотя жить и работать надо даже в таких условиях...

— А как сами работники реагируют на ситуацию, в которой оказалось предприятие?

— Настроение, я бы сказать, не паническое. Заработки повысили на законных основаниях, организация с объемом работ справляется. Год, судя по всему, завершим неплохо. Но вся беда в том, что получить заработанное не можем, постоянные задержки с выплатой аванса, зарплаты. Терпеливые у нас еще люди, но их терпение может закончиться.

Думаем о том, как хозяйствовать дальше. С апреля предприятие стало самостоятельным, вышло из состава «Вологдаавтодора». Работаем напрямую с заказчиком. Продумываем вопросы создания акционерного общества. Мы в областной собственности, но с разрешения областного комитета по управлению государственным имуществом приватизацию нашего предприятия может осуществить и районный комитет. Сейчас готовим соответствующие документы.

Залисал М. НОВОСЕЛОВ,

наш корр.



Василий Николаевич Кузнецов — (на снимке) работает в ДСУ-6 машинистом автопогрузчика. «Ответственный, трудолюбивый человек, надежный товарищ, — так о нем отзывается напарник Г. А. Ершов.

Несколько лет они трудятся на одном погрузчике. Забота о технике, ответственность позволяют им добиваться высоких производственных показателей.

## МЫСЛИ У КРОМКИ ОТВАЛА

Из-за крутого обрыва, поросшего густым кустарником, не сразу заметишь на пологом берегу Сухоны горы строительных сыпучих материалов. Щебенка, речной песок, доменный шлак, выгруженные речниками, лежат у кромки воды. Волны от проходящих судов лжгут основания отвалов.

Над терриконом темносерого шлака зависло облако густой пыли — идет погрузка. Ковш мощного погрузчика хищно вгрызается в тяжелую сыпучую массу, взмывает вверх и с грохотом отдает содержимое кузову «КамАЗа». Достаточно трех ковшей, чтобы автомобиль, сыто урча, мог следовать своим маршрутом на строительство дороги. «КамАЗ» ушел, а погрузчик, подчинив рассыпавшийся при-

га, наживаясь на трудовых рублях других. Это ненормальное явление в жизни, считает Г. А. Ершов, и так быть не должно. Другое дело, если старушка вырастила огурец и несет его продавать. Она землю копала и удобряла, грядки поливала, пока овощ не вырос. Уж тут свои труды, и оценивай их, как знаешь.

Вообще-то Геннадий Алексеевич за частную собственность. Средства производства и земля должны принадлежать народу. Не в общем плане, а каждому в отдельности. Вот тогда нерадивых людей станет меньше.

Акционерное общество, в которое реформируется ДСУ-6, его не очень устраивает. Снова надо отчислять средства на содержание областного управления. Можно бы

и без посредников прожить, самостоятельно связи наладить с поставщиками стройматериалов, заказчиками. А если без надстройки не обойтись, пусть она не командует, а на равных, партнерских отношениях будет. Материальную базу, какой располагает ДСУ-6, коллектив уже заработал и имеет полное право распоряжаться ею по своему усмотрению. Так думает один из передовых рабочих, машинист автопогрузчика Г. А. Ершов.

— Последнее время жить становится все труднее и труднее. Деньги заработаешь, а получить не можешь. На хлеб если только дадут, а остальные жди, никому неизвестно, когда появится эта наличность. — справедливо возмущается Геннадий Алексеевич.

Много острых вопросов у Ершова к сегодняшней жизни, к правительству страны, к местному руководству. Трудно дать однозначные ответы на них. Но в одном он точно прав: если человек хорошо работает, с полной отдачей сил и способностей, он имеет моральное право жить лучше, быть уверенным в завтрашнем дне.

В. КОЗЛОВА,  
наш корр.

## Современник

погрузке шлак, застыл в ожидании следующего автомобиля. Сразу видно, что транспорта на вывозке мало, и погрузчику приходится простаивать.

— Раз на раз не приходится, — соглашается со мной Г. А. Ершов, хозяин этой мощной, надежной и удобной техники. Похвальную же характеристику польскому погрузчику Геннадий Алексеевич выдал с полным основанием. Двенадцать лет на них работает. В карьерах, когда машины идут одна за другой, за полный день можно погрузить до тысячи и более тонн стройматериалов. «Настоящей» работой считает Г. А. Ершов зимнюю вывозку дорожно-строительных материалов. Вот уже тогда простое не бывает. А вахтовый метод позволяет погрузочную технику использовать с максимальной отдачей.

У Геннадия Алексеевича свой взгляд на жизнь. Главный смысл видит в том, что человек должен трудиться, обязательно что-то производить, созидать. Вот он и его товарищи строят дороги, а это очень нужное и важное дело. А много людей создают себе капитал за просто так, перекупая и перепродавая товар втридоро-



Строители дорог чаще всего живут походной жизнью. Неделю на трассе, неделю дома. Трудовая неделя очень напряженная — с раннего утра и до позднего вечера на маршруте: карьер — объект — карьер. Такая жизнь у машиниста автоскрепера Ю. В. ЛАЗАРЕВА. В ДСУ-6 он уже 18 лет и все это время на вывозке строительных материалов.

На снимке: Юрий Васильевич ЛАЗАРЕВ.



