

Новое открытие

Давно идут уже своим чередом строительные работы. Трудятся дорожники сразу на нескольких участках. Не сидят сложа руки и ребята из ООО «Мостовик». Их, кстати, можно с завершением крупного объекта поздравить. Об этом рассказывает Владимир ПЕРМЯКОВ, главный инженер ООО «Мостовик».

Мост через реку Большая Сульча

Был запроектирован и выполнен ремонт шестипролётного моста длиной более 116 метров через реку Большая Сульча в нурлатском районе. Работы здесь велись с конца декабря прошлого года.

В январе года нынешнего производилась разборка старого строения. В феврале начались монтажные работы. Смонтировано около ста тонн металлоконструкций балок и диафрагм. Параллельно шёл монтаж плит проезжей части, что позволило к первой декаде марта собрать всё новое пролётное строение, а к концу марта выставить перильное ограждение, которое помогло беспрепятственно пропустить поток людей через мост во время паводка и размыва грунтовой перемычки.

Своевременно проведённый комплекс работ позволил с началом потепления, не смотря на температурные колеба-



ния и дождливую погоду заняться гидроизоляцией и бетоном. Всё было сделано в срок и с хорошим качеством, за которое отвечала лаборатория ЖБИ «Мостовик».

Слаженная работа бригады монтажников, всего комплекса автотранспорта под руководством начальника

участка Василия Егорова, цеха ЖБИ обеспечивавшего своевременную подачу мостовых плит и товарного бетона позволила в итоге открыть движение по мосту в преддверии великого праздника – Дня Победы, что значительно опередило все назначенные ранее сроки.

Особо следует отме-

тить работу бригадира Фаграда Алиева, сварщиков Анатолия Шогина, Михаила Кондрабаева, Романа Уральского. Монтажников Олега Кузнецова, Александра Сепеева, Алексея и Евгения Галичевых, водителя Александра Паранёва, крановщика Сергея Грунина. Всем спасибо, все молодцы!

«Спросите у Игнатьича – он знает!»



Любой новый человек в нашей организации вдруг замечает, что периодически слышит эту, вынесенную в заголовок, фразу. Порой, конечно, она, трансформируясь, приобретает другое звучание, но смысл остаётся всё тем же. Создаётся устойчивое впечатление, что этот человек, а речь идёт о главном инженере предприятия, Валерии Игнатьевиче Барсукове, знает, действительно, всё. Ну, или почти всё! А давайте-ка, познакомимся с ним поближе. Тем более, что повод к этому имеется очень даже подходящий. В середине мая отметил наш Валерий Игнатьевич свой юбилейный, шестидесятый день рождения.

Читая сухие строчки производственной характеристики узнаём, что Валерий Игнатьевич «по окончании Казанского инженерно-строительного института трудился в качестве главного инженера Сурского линейного управления автомобильных дорог Ульяновской области. С 1980 по 2003 год работал на различных инженерно-технических руководящих должностях в тресте «Каздорстрой»».

Известно становится нам, что, оказывается, нынче у нашего главного инженера ожидается ещё одна круглая дата.

Осенью исполнится десять лет его трудовой деятельности в ОАО «Алексеевскдорстрой».

Что ещё? «В.И. Барсуков показал себя высококвалифицированным специалистом и умелым организатором производства. В решении повседневных и перспективных задач, поставленных перед коллективом, проявляет он целеустремленность, настойчивость. Добивается постоянного совершенствования технологии работ, внедрения передовых прогрессивных методов, способствующих повышению надежности и качества

строящихся дорог».

Далее следуют «профессионализм и компетентность, преданность делу и огромная работоспособность, коммуникабельность, отзывчивость, справедливость, активная жизненная позиция и заслуженный авторитет» – перечисление всех тех положительных качеств, которыми, несомненно, обладает наш юбиляр.

Но, любые характеристики, справки-объективки, служебные записки – это всего лишь официальные документы. Чтобы глубже понять сущность нашего коллеги нужно всё

же побеседовать с ним, задать пару-другую вопросов. Вот тут-то характер, глядишь, и выявится. Ага, как раз и дверь его кабинета приоткрыта. Заглянем?

Лихорадочно перебирая в уме заранее заготовленные, а теперь роящиеся бесформенным клубом фразы «А где вы родились?», «Кто были ваши первые учителя?», «Какие книги читаете, когда бывает свободное время?», «А у вас вообще бывает свободное время?» усаживаюсь на предложенный стул.

Хитро выстроенный план интервью про-

Штрихи к портрету

должал рушиться. Валерий Игнатьевич не счёл нужным (его право!) останавливаться на юных своих годах, а начал curriculum vitae с того момента, как покончено было с кисёнком. Ну, в смысле, закончен КИСИ – Казанский инженерно-строительный институт.

Валерий Игнатьевич, так как же всё начиналось?

– Да чего там. Уехал отработать по распределению в Ульяновскую область. Работа инженером по эксплуатации дорог меня не очень вдохновляла, – рассказывает он. Работа мелочная, неблагодарная. Эксплуатационники тогда были слабыми организациями. Не было ни техники, ни механизмов для обслуживания дорог. Поэтому, проработав там положенные пять лет, направил я устремления свои на дорожное строительство, а стопы – в Казань. Трудовая деятельность моя продолжилась в солидной организации «Каздорстрой» при министерстве транспортного строительства. На то время подобные предприятия строили элитные дороги, аэропорты и прочие сложные и государственно важные объекты.

Валерий Игнатьевич, о переходе к нам, в «Алексеевскдорстрой» расскажите.

– С директором, Фотатом Валиевичем, я познакомился, кстати, ещё во времена «Каздорстроя». Мы на субподряде делали дорогу в Спасском районе, и мне неоднократно приходилось обращаться к нему за помощью. А потому часто стал я встречаться с Алексеевскими дорожниками на мостовом

переходе через Каму, строительство которого было в моей компетенции. Было это в начале двухтысячных годов. Тогда же и сагитировал меня Фотат Валиевич заняться подготовкой инженерных кадров в набравшем силу «Алексеевскдорстрое». Первоначально оговаривался трёхлетний срок. Но этого времени оказалось мало. Потребовалось лет пять. В общем, так я здесь и остался!

А можно сказать, что сегодняшний «АДС», такой, как он есть, это ваша заслуга?

– Ни в коем случае! Подобрать людей так, чтобы в итоге получилось сильное предприятие, где каждый находится на своём месте, это заслуга только руководителя. Мне вообще нравится, что наш шеф думающий, вдумчивый, развивающий отрасль человек. Моя же роль много скромнее – обучение предоставленных мне кадров. Так что справедливо будет сказать, что в сегодняшнем «АДС» есть доля и моего труда!

Интересно, а каково ваше жизненное кредо?

– Считаю, что человек должен быть честным, прямолинейным. Это главное в жизни. Честным перед собой и людьми. Понятно, что далеко не всем это нравится. Но я стараюсь быть таким всегда. Дрязги коллективные не терплю. Не люблю и не понимаю людей, не желающих делиться знаниями, таких, которые под видом монополии на информацию хотят создать себе имидж неких избранных, единственных.

– Вот опять я перехожу на тему переда-



чи знаний. Ведь именно это и было моей первоочередной задачей – обучение ИТР. Я часто упоминаю некую взаимосвязь поколений в организации, когда коллектив подобран разновозрастный и передача знаний переходит от старших к младшим. Лучший вариант, когда наблюдаются пятилетняя разница в возрасте. Это как состав асфальтобетона – есть несколько фракций материала, которые взаимодействуя, создают прочное покрытие.

Последний вопрос, Валерий Игнатьевич в стиле Владимира Познера. О чём бы вы попросили Бога, с чем бы обратились к высшему разуму, если бы представилась вам такая возможность?

Когда я учился в институте, я знал, что в России две беды. Одну из них, думалось мне, по мере возможности и на своём уровне я, хоть сколько то, смогу преодолеть. А вот со второй сложнее. Я знал, что с ней бороться невозможно. Так вот: у высшего разума, у Бога я бы попросил разобраться с дураками. Пусть бы они хоть немножко поумнели!

Нарушая традиции и правила интервью, комкая вопросы и оставляя без внимания некоторые ответы, дополним портрет ещё несколькими торопливыми, но вполне чёткими, штрихами и известно становится нам, что живёт Валерий Игнатьевич по его выражению «своим домом», в котором всю мужскую работу выполняет сам. Что дом – это крепкий тыл, где его любят и прекрасно понимают жена и три умницы дочери. Что читать он любит детективы – обожает Акунина, Маринину. Что любит он спорт – раньше увлекался волейболом и настольным теннисом, что и теперь, бывает, берёт ракетку в руки. Что все годы его 37-летнего рабочего стажа отдавал лишь одному, любимому делу – строительству дорог. И самое главное, гордится он тем, что никогда и никому не сделал зла. «Ты знаешь, – сказал Валерий Игнатьевич, – самое главное, что в меня некому бросить камушек!». Вдумайтесь, коллеги. Ведь это очень многое поясняет.



Как бы ни были заняты дорожники на своей основной работе, всегда они находят возможность участвовать в разнообразных мероприятиях. Неоднократно упоминалось, что наши спортсмены успешно выступают в спартакиаде, занимают призовые места в разных видах спорта.

Недавно на республиканских соревнованиях отличились воспитанники Геннадия Типясева, теннисисты Артём и Юрий Селивестровы, на районных состязаниях по плаванию Виталий Уфимцев, Резеда Зайнуллина, Айдар Галимов, Лейсан Ризванова заняли командное первое место, завоевав переходящий кубок.

Не оставляют без внимания дорожники один из главных праздников нашей страны – День Победы. К празднику готовятся и возятся ветеранам труда подарки, а ветераны войны, которых у нас осталось совсем мало, приглашаются ещё и на праздничный обед. На верхнем снимке наши ветераны – Клавдия Ивановна Сальцина и Александр Иванович Ковалёв. Буквально два дня до Дня Победы не дожил ещё один ветеран – Павел Алексеевич Просви́ров. Вечная ему память...

В обязательном порядке участвуют дорстроевцы на митинге у Вечного огня 9 мая, возлагают цветы. Не в обиду прочим будь сказано, но так и кажется, что делегация дорожников не только самая большая количественно, но и самая яркая и нарядная.

Самое главное, всё же – это работа. А её в этом году, как уже отмечалось, немало. Объекты Универсиады в Казани, ответственная работа в г. Болгар, капитальный ремонт автодороги Казань-Оренбург в черте полсёлка Алексеевское с сооружением подземных переходов, на этой же трассе 153-187 километры, дороги Старые Салманы – Старая Тахта́ла, Б. Чукаево – Б. Атмас и проч...

Праздники и будни алексеевских дорожников



«А вы обратили внимание, на то, что стало с «железным» мостом?», – такие вопросы приходится слышать от алексеевских жителей вот уже не первый месяц, так о чём же идёт речь, о каком таком мосте?»

История с мостом



Да о том самом, который виден при подъезде к Алексеевскому с западной стороны. До недавних пор стоял он, казалось, довольно прочным памятником старине, но вышел, видимо, запас его прочности.

Силы природы совместно с законами физики и химии довершили дело и переломился мост надвое, словно превратившись в латинскую букву V, начальную букву одной из фраз древнего гимна студентов «Гаудеамуса» «Vita nostra brevis est...», что значит «Жизнь мы краткую живём...».

Хотя, если разобратся, не такую уж и краткую жизнь прожил этот мост. Построен он был в 1911 году (что отмечено на памятной табличке, о которой скажем чуть позже) саратовской компанией «Грингоф и брат». Переброшен он через залитый ныне водами Кубышевского водохранилища некий овраг, по одним сведениям называвшийся Безымянным, по другим же – Кобыльим ручьём. Недалеко от моста, который, кстати, ве-

личали «Железным» или «Екатерининским», стояли в своё время мельницы, находился барский дом, была пара прудов – один искусственный, с рукотворным островком, прозванным «Каравашек», другой же пруд был природного происхождения. Здесь же, неподалёку, протекала маленькая речушка со смешным названием – «Бездянка» – «без дна», то есть!

После создания водохранилища к мосту плавали на лодках – посмотреть, языком поцокать, а то и порыбачить с него или понырять. Хаживали сюда любопытные, особенно ребяташки и зимой, по льду. Многие до сих пор вспоминают детские впечатления об огромных дырах в бетоне, о жутковато торчащей арматуре.

По «Железному» мосту проходил Оренбургский почтовый тракт. Это был единственный путь из Алексеевского в заливные луга, в Мурзику и далее – на Восток.

А что же за компания такая «Грингоф и брат»? Вот что удалось узнать об

инженере Иване Генриховиче Грингофе её возглавлявшем.

«Грингоф и брат» зарекомендовала себя ещё с начала XX века. В 1910 году в уездном городе Лебедянь под Липецком саратовцы возвели крупнейший для своего времени железобетонный мост через Дон длиной более 120 метров (строительство с применением железобетона получило в России официальное разрешение лишь в 1899 году!). Работы велись меньше года и обошлись почти в 100 тысяч рублей. Впоследствии сооружение было включено в Большую советскую энциклопедию и сейчас является памятником отечественного мостостроения. В 1911 году Иван Генрихович Грингоф построил первый в России железобетонный шлюз в устье реки Черемха в Ярославской губернии. До сих пор в Саратове стоят созданные его компанией в 1912 году главпочтамт и крытый рынок из стекла, бетона и стали, а в Рыбинске пре-

красно сохранилась пожарная каланча. Поначалу Грингоф служил в саратовских земских учреждениях, затем трудился старшим инженером в губернской управе, инспектором в школе десятников, а впоследствии вместе с братом Степаном занялся строительным делом.

Грингоф построил много значительных объектов по всему Поволжью и за его пределами. Однако сейчас потемки почти не помнят имени талантливого инженера и предпринимателя. После большевистской революции его следы затерялись, советской власти оказались не нужны «капиталистические фирмы» и их руководители».

(По материалам общественно-политического еженедельника Мордовии «Столица С»).

Два слова о табличке с этого многострадального моста. Снимали её, вероятно, в целях корыстных, личных, не думая об исторической ценности этого предмета. Но, как знать, если бы не отколупали её ТОГДА, увидели бы мы её ТЕПЕРЬ, когда мост почти разрушен?

Что примечательно, нашлась она буквально на днях благодаря действиям сознательных граждан, которым выражаем мы благодарность, и заняла достойное место в музее.

Звонок в полицию.
– Алло!!! Полиция???
Срочно пришлите наряд.
У меня из машины украли руль, приборную доску, все рычаги и педали!!!
Через пять минут.
– Алло! Полиция? Отмените, пожалуйста, вызов.
Я случайно сел на заднее сидение!

Грохот на улице. Из окна

выглядывает мужчина и видит водителя грузовика.
– Что случилось?
– Да вот, в переулок хотел въехать.
– А почему грохот такой?
– Да нету там переулка!

Звонок в мастерскую:
– Пришлите, пожалуйста, механика. Машина не заводится.

– А что такое?
– Вода в карбюратор попала.
– Хорошо, а где машина находится?
– Метров пять от берега.

– Мадам, я нашёл неисправность в вашем автомобиле.
– Какую?
– Короткое замыкание.
– Так удлините его!

Улыбнись!

Едут две женщины на машине, бац, колесо спустило. Подходят обе к колесу, одна другой говорит:
– Ну вот, весь воздух вышел...
Другая отвечает:
– Да не весь, сверху осталось.

