

О показателях 2013 года и планах на год 2014

Не нарушая давно сложившихся традиций, перед началом очередного строительного сезона на нашем предприятии прошла серия собраний коллектива, совещаний, обучающих мероприятий и экзаменов.

Предлагаем вниманию читателей краткое изложение докладов и выступлений.

Если перевести все объёмы, выполненные нами в прошлом году, на дорогу с шириной проезжей части 7 метров, то получатся такие цифры: отремонтированы 112 км, постро-

рублей. Для сравнения – в 2012 году фактическое выполнение составило 2млрд. 401млн.рублей. Как видно, общее выполнение выросло более чем на 1 млрд. руб. или на 41%. Из них 504

млн.рублей – перевыполнение планов (ещё неоплаченные работы). Это объекты ФЦП: Качеево, Тюгульбаево и Кошки в Алькеевском, Урняк и Тат.Тахтала в Спасском, Кичкальяня –

в Нурлатском районах.

В целом, подводя итоги прошедшего года, можно сказать, что все поработали неплохо, поставленные задачи и объёмы выполнили.

Соответственно выполненным объёмам среднемесячная зарплата выросла за год до 32 тыс. рублей.

В 2013 году до 1234 человек увеличилась среднесписочная численность нашего коллектива.

С начала текущего года продолжает обновляться парк дорожно-строительной техники. На АБЗ ведутся работы по окончательной настройке нового оборудования.

(Окончание на 2 стр.).



ены и реконструированы 36 км автодорог (в 2012 году – 61 км и 26 км соответственно). Выпуск асфальтобетонной смеси составил 317 тыс. тонн (в 2012 году – 230 тыс.тонн). Минерального порошка произведено 20 тыс.тонн (против 17 тыс.тонн в 2012 году).

За 2013 год собственными силами ОАО «Алексеевскдорстрой» выполнено работ на сумму 3млрд. 403млн.



О показателях 2013 года и планах на год 2014



(Окончание.
Начало на стр. 1).

Практически запущена установка итальянской фирмы MASSENZA для производства полимерно-битумного вяжущего, которое будет использоваться вместо обычного битума при выпуске ЦМА. В Республике мы первые, кто запускает такое производство.

Всего в этом году приобретено техники и оборудования на сумму 112 млн.рублей. Для сравнения в 2013 году техники приобрели на 89 млн.руб. Техника взята в лизинг, расплачиваться придётся на протяжении нескольких лет.

Что касается объёмов на 2014 год. Набирается работ на 2,7 млрд.рублей, что на 21% меньше чем в 2013 году. Дефицит финансирования на 2014 год составляет 300 млн.руб, без учёта 504 млн.рублей, о которых говорилось выше.

Основные группы объектов:

1. 670 млн. рублей. – строительство автодороги М-7 Волга 941-957км;
2. 595 млн. рублей. ремонт и капремонт участков а/д «Казань-Оренбург» 40-48 км, 175-184 км и 190-202км;
3. 550 млн. рублей с учётом перевыполнения – ремонт территориаль-

ных автодорог опорной сети – это АВК 36-44 км, БМБ 38-50 км, АБ 26-31 км, БММ 10-14 км;

4. 470 млн.рублей – ремонт подъездов к населённым пунктам и приведение в нормативное состояние дорожно-уличной сети в Алексеевском, Алькеевском и Спасском районах;

5. 300 млн.рублей – содержание дорог;

6. 125 млн.рублей – поверхностная обработка.

Итого, на всех объектах предварительно необходимо перелопатить 1 млн. 282тыс. кубометров грунта, перевезти и распределить 567 тыс. тонн инертных материалов, выпустить, перевезти и уложить 189 тысяч тонн асфальтобетонных смесей.

По сравнению с прошлым годом видно, что земляных работ хватает, но не хватает работ по устройству дорожной одежды. Выпуск асфальтобетона меньше на 40% или на 128 тыс. тонн. Поэтому придётся браться за любую предлагаемую работу и нужно быть готовым к командировкам даже за пределы республики.

В итоге прозвучали пожелания здоровья всему коллективу и успешной плодотворной работы.

На совещании под-верглись обсуждению перспективы производства на территории региона полимерно-битумных вяжущих добавок к асфальтобетонной смеси.

Технологию производства полимерно-битумного вяжущего на установке MASSENZA презентовал генеральный директор итальянской группы компаний MASSENZA Диего Массенза. Он сообщил о преимуществах применения ПБВ-добавок в асфальтобетонную смесь, что позволит значительно сократить расходы на текущие ремонтные работы, благодаря отсутствию образования колеи и трещин, а также уменьшить расходы на ремонт покрытия и увеличить срок службы в два раза.

Участники круглого стола обсудили возможность организации производства ПБВ-добавок в Республике Татарстан. По мнению специалистов, республика обладает достаточной ресурсной базой – в РТ добывают природные битумы, а необходимые полимеры можно производить на предприятиях нефтехимии.

Президент Республики Татарстан Рустам Минниханов, подводя итоги заседания, поручил провести опытное внедрение предлагаемых технологий в дорожном хозяйстве республики для более детального изучения перспектив и возможности их применения.

«Современная жизнь требует новых качественных дорог. В связи с увеличением количества автомобилей и изменениями природно-климатических условий

требуется пересмотреть наши стандарты, пересмотреть наши материалы. Многие дорожные материалы явно не соответствуют требованиям сегодняшнего дня.

Нам надо выбрать правильное современное направление и выйти на то качество битума, которое будет соответствовать нашей природно-климатической зоне» – сказал он.

Для справки:

Полимерно-битумные вяжущие добавки (ПБВ) применяются в дорожном строительстве. Общее увеличение стоимости строительства дорог при использовании ПБВ составляет 1-2%, однако получаемый экономический эффект многократно превышает эти цифры. На сегодня бутадиен-стирольные термоэластопласты – это наиболее популярный продукт, используемый для полимерной модификации дорожных битумов в странах Европы, США, Канаде, Китае. Так, в Канаде, близкой к РФ по климатическим условиям, за 20 лет общие расходы на строительство и эксплуатацию участков, построенных с использованием ПБВ, оказались на 30% ниже, чем на участках, построенных с применением традиционных дорожных битумов (при этом наибольший эффект достигался на наиболее нагруженных участках). Кроме того, использование ПБВ позволило за 20 лет увеличить долю дорог, находящихся в хорошем состоянии, с 43 до 75% без относительного увеличения бюджета.

(По материалам SMARTNEWS).

История «нашей Массензы» началась в январе 2014 года с «круглого стола» в Министерстве транспорта и дорожного хозяйства РТ. Сопровождение с участием Президента Республики Татарстан Рустама Минниханова носило такое название: «Производство полимерно-битумного вяжущего на территории Республики Татарстан».

MASSENZA. ГОТОВНОСТЬ №1



Так вот существует некое общество, в котором как минимум один экзамен точно приравнен к празднику. Секретов никаких нет, ибо общество это называется ОАО «Алексеевскдорстрой», а праздник – проведение ежегодного техосмотра всего автопарка.



На осмотр – СТОновись!

Ну кто из нас не слышал эту фразу из знаменитой кинокомедии? Кто не мечтал, чтобы любой экзамен становился бы для сдающего именно праздником, ну хоть небольшим?

«Экзамен для меня – всегда праздник!»

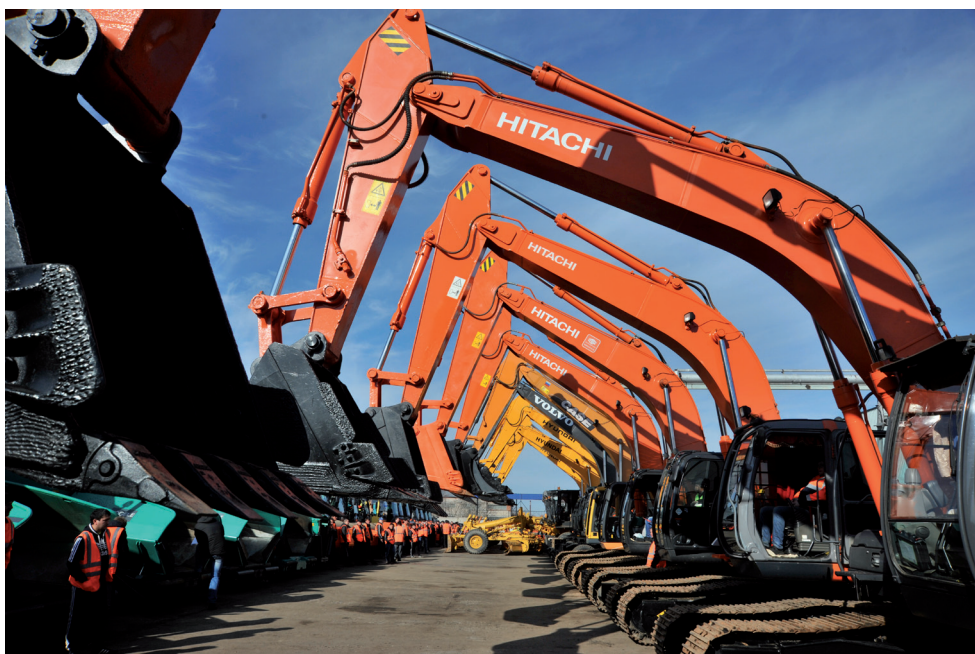
Автопарк, надо сказать, немаленький. Насчитывает он около пятисот единиц. Включены в этот список автотранспортные машины, прицепная и дорожно-строительная техника.

Отношение к подготовке машин перед очередным строительным сезоном у дорожников серьезное. Чуть ли не за полгода начинают они к нему готовиться – проводят дефектовку, заказывают запасные части.

На отремонтированные машины смотреть не менее приятно, чем на новые. По мере необходимости применяется грунтовка, отличного качества краска и лак. Поди, разгляди, которому грейдеру десять лет, а которому года ещё не исполнилось!

Новая техника, кстати сказать, тоже ежегодно приобретает. Нынче парк пополнился десятью самосвалами «Вольво», грейдерами, бульдозерами, погрузчиками – в общем, девятнадцатью новыми машинами.

По завершении техосмотра, результатами которого остались довольны и водители с механизаторами, и руководство предприятия, в торжественной обстановке был зачитан приказ генерального директора о награждении особо отличившихся при подготовке к такому сложному «экзамену» денежными премиями, что и было сделано под аплодисменты коллег. Прозвучали поздравления и пожелания безаварийной, и, главное, продуктивной работы в новом сезоне.



Правила для всех

«— Капитан, идите сюда! — весь красный от бешенства, вскричал майор.

Алехин подошел и отдал честь.

— Да как вы смеете... — задыхаясь, проговорил майор, — обгонять легковую машину... старшего по званию!..

Алехин молча достал и показал ему своё служебное удостоверение, вернее, обложку с вытиснённой надписью «Контрразведка».

— Но... я же не знал, — произнёс майор растерянно. — Поверьте, товарищ капитан, не знал...

— А вам и нечего знать, — вполголоса заметил Алехин. — Есть правила движения, обязательные для всех, и надо их соблюдать...».

В. Богомолов «Момент истины (В августе 44-го)»

Большинству наших коллег, наверное, известен этот сюжет из замечательной книги Владимира Богомолова «Момент истины». Большинство из нас, наверное, посмеивалось над незадачливым майором, смело поставленным на место бравым капитаном Алехиным, произнесшим эту сакраментальную фразу и подкрепившим её красной корочкой «Смерша». То есть, читая книгу или смотря этот фильм, мы прекрасно понимаем, что «правила движения надо соблюдать». Но что с нами происходит, когда мы выходим на улицу в качестве пешеходов, садимся за руль автомобиля или велосипеда? Как сильно мы преобразуемся. Увы, очень часто не в лучшую сторону. И вот, пожалуйста — свисток, полосатый жезл и ещё одна, до боли знакомая фраза: «Ваши документы...».

По нашей просьбе сотрудники ГИБДД провели небольшую пресс-конференцию в начале нынешнего строительного сезона. Давайте внимательно отнесёмся к тому, что они говорят.

— У нас в последнее время произошли большие изменения в отношении должностных нарушений. Управление ГИБДД требует соблюдения нами некоей последовательности, такой «цепочки». Поясню: представим автохозяйство (юридическое лицо). Первое зве-

но цепочки — водитель. Второе — линейный механик, выпускающий транспорт в рейс. Третье звено — сама организация. Сейчас особое внимание уделяется технической исправности машин. Особенно сцепным устройствам, рулевому управлению и тормозным системам. Предположим, механик «не заметил» неисправность, но её обнаружили где-то на посту ДПС. Составляются протоколы: штраф водителю 500 рублей, механику — от 5 до 8 тысяч рублей (чаще — именно 8 тысяч). А если неисправны несколько машин из одного гаража, то механик получает штраф за каждое нарушение. Может получиться очень солидная сумма. На юридическое лицо в этих случаях материалы не составляются.

Гораздо строже стали наказания к любителям езды «под мухой». Запах спиртного теперь оценивается так: лишение водительского удостоверения и штраф 30 тысяч получает нарушитель. Механик за выпуск такого шофера на линию теряет 20 тысяч, юридическое же лицо наказывается штрафом до 450 тысяч рублей (которые затем удерживаются из зарплаты нарушителя).

Ещё раз скажу, что по требованиям Управления ГИБДД мы должны эти цепочки нарушений проследить и наказывать каждое звено в них. Если мы, например, закрыли глаза, и наказав водителя и механика «не тронули» владельца (юрлицо), то такие наши действия расцениваются как «укры-

тие» и наказания (увольнения) получаем уже мы.

— Ещё одна большая тема — несвоевременная оплата штрафов. Здесь тоже всё меняется в сторону ужесточения. Мировые судьи для наказания просрочивших оплату всё чаще применяют арест минимум на пять суток за каждое нарушение. То есть, если недобросовестный водитель имеет три неоплаченных штрафа, то он имеет полную возможность попасть за решётку уже на полмесяца. Скажите, уважаемые, это вам нужно? В разгар-то сезона? Вы что, работу потерять не боитесь? — Каждый понедельник министр внутренних дел проводит видеосовещания и требует представления материалов по статье 20.25 (Статья 20.25. Кодекса РФ об административных правонарушениях «Уклонение от исполнения административного наказания» (прим. ред.)). Это, сами понимаете, очень серьёзно, это совсем другой уровень.

— Ну и ещё раз о детском дорожно-транспортном травматизме. Уважаемые дорожники, не допускайте ваших детей к управлению мопедами и другой похожей техникой если они не достигли определённого возраста (16 лет) и без соответствующих документов. Здесь даже не штрафы самое главное, а здоровье и жизнь ваших чад. Штрафы, кстати, тоже немалые: от 5 до 15 тысяч должен будет оплатить водитель, да ещё санкция к родителям по статье 5.35 (невыполнение ро-



дительских обязанностей), помещение транспорта на штрафстоянку и прочие неприятности.

— Пользуясь случаем два слова о детских удерживающих устройствах. Часто спрашивают об «адаптере». Он не прошёл испытаний и сертификаций и не допускается к эксплуатации.

У нас разрешены три вида удерживающих устройств: детская люлька, детское кресло и бустер. Вот с бустером адаптер использовать можно дополнительно.

Предупреждаем, что никаких поблажек мы делать не будем. Если задерживаем скутер (мопед) то ставим его на стоянку со всеми вытекающими последствиями. Прочих нарушителей это так же касается. За то же кресло (точнее, его отсутствие) штраф 3 тысячи рублей.

— Ну и чтобы не заканчивать нашу беседу на такой жёсткой ноте мы, сотрудники ГИБДД, желаем водителям ОАО «Алексеевскдорстрой» успешной плодотворной работы, здоровья вам и вашим близким. Удачи на дорогах!

*В прессконференции принимали участие
Ильшат Хасанов,
и.о. начальника ОГИБДД,
капитан полиции,
Ольга Кунаева,
инспектор по исполнению административного законодательства,
капитан полиции,
Рустем Хусаинов,
инспектор по пропаганде БДД,
старший лейтенант полиции.*



Так называемый «пресс-тур» состоялся на территории Алексеевского района 8 мая. В ходе его журналистам рассказали о выполнении ямочного ремонта дорог общего пользования Республики Татарстан в 2014 году.

Ямочный ремонт

По сообщению заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства РТ Артема Чукина, общая протяжённость автомобильных дорог общего пользования в Республике Татарстан составляет: федерального значения 1063 км, регионального значения 13 262 км. На сегодняшний день по федеральным и региональным автомобильным дорогам ямочный ремонт выполнен на площади 191628 квадратных метра. Журналистам был показан ход ямочного ремонта горячим асфальтобетоном и струйно-инъекционным методом на региональной дороге «Алексеевское – Высокий Колок». Также на участке федеральной дороги «Казань-Оренбург» был продемонстрирован процесс работ по санации трещин с применением битумной мастики и нанесению горизонтальной дорожной разметки. По данным на 8 мая выполнена санация 202994 погонных метра трещин, дорожная разметка нанесена на 333,5 км дорог.

В текущем году по аналогии с 2013 годом на основе статистических данных и проведенных обследований, а также в соответствии с предложениями УГИБДД МВД по РТ ведется разработка первоочередных задач, направленных на повышение безопасности дорож-

ного движения. Как рассказал директор ГКУ «Главтатдортранс» Эдуард Данилов, Программой дорожных работ на 2014 год предусмотрены мероприятия по повышению транспортно-эксплуатационных характеристик дорог, в частности ликвидация колеи и восстановление изношенных покрытий на 160 км автодорог, на сегодня выполнено 29,3 км. Также предстоит поверхностная обработка 180 км дорог, устройство и замена металлического барьерного ограждения на 22 км автодорог. Искусственное освещение будет выполнено на 26 объектах, всего порядка 60 км.

Кроме вышесказанного, будут отремонтированы 650 км дорог, в том числе здесь будут проведены работы по улучшению технических средств организации дорожного движения (замена дорожных знаков, сигнальных столбиков, разметки).

В рамках пресс-тура журналисты посетили асфальтобетонный завод ОАО «Алексеевскдорстрой». Здесь впервые в республике запущена установка по выпуску полимербитумного вяжущего. Установка уже начала работать в тестовом режиме.

Пресс-служба
Министерства
транспорта
и дорожного хозяйства
РТ.



Неизвестно, как там на Марсе, но на наших базах жизнь точно есть!

Есть ли жизнь... на базе

Алсу Махмутова своих подопечных хвалит. Хозяйство своё ведут исправно, работают и питаются на «отлично». Вот на снимке повар базы в Ленино Насимя. Второй год кормит она дорестроевцев. Все довольны!



Новые технологии

Холодный ресайклинг

Ресайклинг представляет собой укрепление (стабилизацию) грунтов.

«Сейчас мы ведём регенерацию асфальтобетонного покрытия автодороги Алексеевское-Биллярск (28-й километр). Здесь кроме вспененного битума используем цемент – для придания дополнительной жёсткости. Получается комбинированное вяжущее вещество» – говорит начальник участка Анатолий Чухлов.



Загляните к нам в музей

Пословица говорит: «И Москва не вдруг строилась...». Другими словами - на всё время нужно. Порой немало. Так же нужно его изрядное количество для создания нашего «дорожного» музея. Но дело, хоть и медленно, всё же движется. Собрано немало архивных документов, есть кое-какие экспонаты. Но, главное, есть генеральная идея. А давайте-ка, рассекретим её! Читаем и представляем себя в залах музея. «За мной, читатель!».

Основная идея корпоративного музея, те ключевые цели и задачи, которые музей должен преследовать – это привлечение в отрасль заинтересованных людей. Да-да, как бы ни казалось таковое абсурдным, но именно подобной должна быть главная, хоть и завуалированная, его тема. Основная ставка – на молодёжь.

Это естественно, ведь ОАО «Алексеевскдорстрой» являясь, можно сказать, градообразующим предприятием, всегда будет испытывать потребность в высококвалифицированных специалистах, растить которых возможно из своих же землячков, кои, в свою очередь, будут оставаться на родной земле, а не искать счастья за её пределами. Так вот как раз здесь, посещая музей, молодые люди смогут раскрыть свои интересы и наклонности. Визит в музей должен спровоцировать заинтересовавшихся к определению будущих профессий. Здесь они должны будут получить первые знания об истории дорог, их огромном значении в жизни человека, и их строительстве в прошлом, настоящем и будущем.

Нужно помнить, что главный показатель музея – это не количество прошедших через его залы людей, не список VIP, побывавших в нём, не количество «единиц хранения», и не «крутизна» витрин и экспонатов,

а то действие, тот вектор движения, которое он, музей, запланировано ненавязчиво, придал своим посетителям.

Кстати: по результатам статистических исследований замечено увеличение притока специалистов в те корпорации, которые имеют свои собственные, выполненные на высшем уровне, музеи.

Вторая идея музея – формирование у ныне работающего коллектива серьёзного отношения к исполняемому делу, внедрение в сознание той мысли, что результаты труда дорожника имеют кроме высокой ответственности опять-таки и огромную важность, а ещё – великую историческую ценность.

Исходя из второго пункта нужно здесь же, в музее, вероятно, в конце экспозиции, сделать некий уголок для проведения учебных занятий.

Значит, третья идея музея – подспудное и явное обучение персонала АДС. Подспудное (неявное, скрытое) – посредством экспонируемых документов, фотографий, предметов. Явное же – проведение здесь некоторых лекций, занятий, экзаменов. Присутствие человека в помещении с правильно подобранным интерьером всегда располагает его на заданный порядок мыслей. Следовательно, инструктаж по ТБ для поступающих на работу или учёба ИТР проводимые здесь, должны быть более эф-



Земляная работа на «Красной горь», Цимлянской волости и Убзда.
(Снято 14 марта 1912 г.).

фективными.

Новичок, только что устраивающийся на работу, проходя через всю экспозицию, увидит всю серьёзность выполняемых предприятием задач и, соответственно, прочувствует всё это, настроится на серьёзное восприятие всей сообщаемой ему информации. Работающему же составу будет нелишним периодическое напоминание о том же.

Идея четвёртая, которая могла бы претендовать и на первую и на единственную. Это – История. История дорог, проходящих через наш район, история дорог, которые АДС строит и обслуживает в других регионах. Это история рождения предприятия в его нынешнем статусе, это исторические сведения о тех временах, когда существовали у нас ДУ, ДРСУ и проч., люди, фотографии, документы, факты, события. История в «чистом», так ска-

зать, виде. Без Истории, естественно, невозможен музей. Но подойти к ней нужно несколько иначе. Она должна не докучать над всем прочим, а органично вписавшись в Сценарий быть частью (возможно и главной) музейного Повествования.

В большинстве корпоративных музеев экспонируемый исторический материал подаётся вне какого-либо сценария, сумбурно, и, как следствие, не вызывает должных эмоций. Это не верно.

Идея пятая – показать будущее дорожного строительства. Здесь на помощь, видимо, нужно пригласить сотрудников КГАСУ. Опираясь на их поддержку, необходимо показывать новейшие разработки учёных, интересные инженерные решения, новую технику, смелые, пусть даже фантастические проекты, динамическое развитие отрасли, движение

вперёд, в будущее.

Цель такой экспозиции – опять-таки, заинтересовать молодёжь, показав новые горизонты в этой области взбудоражить сознание юных, подтолкнуть их к проявлению интереса в этой сфере, в этой профессии.

Идея шестая – интерактивность экспозиций. Обычно принятые в музеях ограничения «Руками не трогать!», «Не садиться!» и прочие «Не...» создают напряжённую обстановку. Для наибольшего комфорта посетителей, надобно разрешить им прикасаться к экспонатам. Даже более того – для этих целей надобно что-то изготовить специально или уже имеющийся материал размещать в доступном для посетителей виде. Как пример – старый пенетрометр и баночка с битумом. Пусть желающие проводят испытания! Счётные машинки «Феликс», счёты, геодезические приборы – пусть желающие проведут «съёмку» как вдалеке «советские» времена и запишут некие данные перьевой чернильной ручкой. Листок с расчётами (на котором заранее прочатан какой-нибудь 19...й год станет для них отличным сувениром! Имеются штурвалы прицепного грейдера с редукторами – нужно установить их так, чтобы можно было «поработать» ими – покрутить. Несложно ведь и сидение установить и отвал – чтоб всё двигалось. Здесь многое можно использовать: логарифмическую линейку (расчёты), старые телефоны, радиы (переговоры), обувь, одежду, ручные инструменты (подержать, покрутить, померить, сфотографироваться) и так далее. Такие ситуации запоминаются

надолго.

Ну и идея седьмая – запахи. Это то, на что у людей самая долгая память. Запахи поля, деревенской дороги, запаха старого металла, асфальта, старой газетной бумаги, фотографий и проч. Будучи правильно организованными, они очень качественно дополняют экспозицию, и посещение её надолго врежется в память посетителей.

Сценарий музея

Если очень кратко ответить на вопрос «Что такое корпоративный музей?», то достаточно нескольких слов: «Музей предприятия – это рассказ о предприятии – его людях, его продукции и месте предприятия в истории». Всё просто. И, коль скоро в объяснении сего имеется слово «рассказ», то и надлежит действовать согласно правилам рассказа. Хорошее произведение (здесь уж всё равно – рассказ, повесть, роман, опера или кинофильм) должно захватывать внимание, удерживать его на определённом размере произведения время, отвечать на поставленные вначале вопросы и логически завершаться (или напротив, иметь некоторую недосказанность, позволяющую читателю мысленно завершить логический ряд по своему разумению), оставив в умах прочитавших (просмотревших, прослушавших) его сильное впечатление чего-то яркого, интересного, нужного, целостного – этакое приятное эмоциональное послевкусие.

Музейные «рассказы» пишутся словами экспонатами. Для того чтобы умозрительно представить раскладку будущей экспозиции, надобен Сценарий. Так

же, как и во многих прочих литературных произведениях, здесь необходимо соблюдать некое правило последовательности развития событий. Должна присутствовать этакая стандартная цепочка: пролог – завязка – развитие – кульминация – развязка – эпилог.

Пролог – рассказ о

рамные фотографии всю стену. На них река Кама, поля, луга, уходящие вдаль тропинки и дорожки. Потолок – предзакатное небо с облаками. Пол выполнен в технологии 3D – это полевая дорога со следами тележных колёс. Местами есть лужи, местами непросохшая после



бездорожье прошлого, связанных с ним трудностях.

Завязка – первые дороги в нашей местности.

Развитие – в Алексеевском районе образованы ДУ, ДРСУ.

Кульминация – образование, становление ОАО «Алексеевскдорстрой».

Развязка – многообразии выполняемых АДС работ, подробности, факты.

Эпилог – дороги будущего, работа АДС совместно с КГАСУ, дальние планы.

Пролог (вступление). Это первая из комнат – «прихожая», холл музея. Посетитель попадает в обстановку XVIII, начала XIX веков. Дорог, как таковых, нет, есть «направления», есть просторы, простирающиеся «насколько хватает глаз».

Здесь посетитель должен прочувствовать и всё величие просторов страны, и сложность передвижения по ним в старые времена, и с первых же минут посещения музея должен он проникнуться мыслью о важности наличия хороших дорог.

Оформление: пано-

дождя земля – то есть, все «прелести» дорог прошлых столетий.

На обочине стоит стоящая крестьянская телега (её предстоит где-то найти или изготовить). На охапке сена лежат хомут, вожжи, поношенные лапти, какой-то нехитрый крестьянский скарб. Оглобли опущены – видимо, после езды по такой дороге что-то сломалось, и хозяин ушёл пешком – за подмогой. Для большей реалистичности ситуации, лошадь должна присутствовать на панорамной фотографии рядом на стене. Пусть она там «пасётся». На другой фотостене, возможно на одной из тропинок, видна фигура «идущего в деревню» крестьянина.

Для создания эффекта присутствия нужно негромко включать стереозапись голосов птиц, жужжания насекомых, шелеста травы, плеска волн – ведь всё это находится «на берегу Камы».

Эффект присутствия дополнит использование ароматизатора (диспенсера) с запахами травы, сена, летнего луга, влажной после дождя земли.

(Окончание

на 10-11 страницах).

МИР ТРУД МАЙ



Загляните к нам в музей

(Окончание.

Начало на 8 странице).

Уместно будет и слабое движение воздуха – «лёгкого ветерка» – от спрятанных вентиляторов, совмещённых с тем же диспенсером.

Где-то у обочины стоит старый деревянный верстовой столб, окрашенный в традиционные для того времени наклонные полосы.

На табличке надпись: «Верста первая». Возле столба лежит поломанное, забрызганное грязью тележное колесо, разбросаны вылетевшие из него спицы – следы предыдущих неудачных поездок по плохой дороге.

Надпись «Верста первая» неслучайна. «Верстами» будут называться все последующие рекреации музея. В каждой нужно поставить выходящий согласно тому времени верстовой (или километровый) столб.

Освещение этой экспозиции выполнено кроме основных, ещё и локальными источниками света. Отдельно освещены верстовой столб, телега, некоторые участки пола-«дороги», детали на панорамных стенах. Та же лошадь, например. Освещение нужно сде-

лать с автоматически изменяемой яркостью – для того, чтобы создать эффект периодически приглушаемого набегающими облаками солнца, эффект движения вперёд по старой дороге к дорогам новым, дорогам следующих поколений.

Закончив краткую ознакомительную речь, экскурсовод ведёт посетителей далее. На пройденном участке свет приглушается – старое время, старые дороги как бы «уходят» в прошлое, в Историю. Далее же направленные софиты освещают деревянный мост, сделанный из специально состаренных досок и жердей. Через него и проходит вся экскурсия. Возле моста стоит указатель «Мост Долотовский через реку Курлянку (Курналку)». На одной из перил моста зацеплено плотницкое долото, согнутое в виде крюка с привязанной к нему верёвкой толщиной в палец. Экскурсовод рассказывает известную алексеевскую легенду о происхождении названия «Долотовский мост», о том, как разбойничья ватага грабила здесь проезжавших купцов (Самый разговорчивый из разбойников

Каких только интересных документов не встретишь листая старые архивы. Первые три выдержки из «Протокола сессии Райсовета 9 апреля 1962 года». Решаются вопросы о строительстве дорог и мостов. Четвёртая вырезка относится к 1966 году. Дорогу в Биллярск решено строить.

Семенов А.Д.
начальник АТХ – Колхозы не участвуют в ремонте дорог. На Куркульской дороге работает только АТХ. Я поддерживаю предложение т.Гайфулдинова о прекращении строительства дорог на Биллярск, нам нужно строить дорогу на Альжеево и на Куйбышев.

Нилов С.С.
директор совхоза «Большевик» – я считаю, что в вопросе строительства дорог допускаем много кустарщины. Голосованием мы не можем решить вопрос о прекращении строительства Биллярской дороги, нужно ходатайствовать перед правительством. Дорогу на Красный Яр и Тиганы могут построить сами колхозы а вот дорогу на Матаки нужно поддержать.

Кривин Б.М.
Зав. дорожным отделом – говорил о значении дороги Алексеевск-Биллярск. Этот план утвержден нам Советом Министров, решать сами о прекращении строительства мы не можем. Нельзя делать только для себя и что из этого получается. Надо делать дорогу общими силами. Постройка новых мостов должна продолжаться, хотя они и неходящая на гос.фондовой земле. Гурьевский мост надо начинать делать, но там нет ничего готового ни свай, ни другого леса.

Исполком райсовета Р Е Ш А Е Т:
1. Довести календарный план строительства и ремонта автошоссеиной дороги Алексеевское-Биллярск на 1966 год протяженностью 6 км. до колхозов, совхозов, промышленных, транспортных хозяйств и других предприятий, согласно приложения № 1.

Председатель исполкома райсовета  (Р.Багмуратов)

показывал громадного размера, лежащего поперёк моста и мешавшего проезду подвод. Демонстрировалось и «орудие лова» – колоссальный рыболовный крючок, согнутый из долота. Пока торговцы охали и ахали, удивляясь такому способу поймки рыбыны, их телеги подвергались грабежу,

закончив который шайка убегала, сообщив свистом своему балагурившему «коллеге» об окончании «операции».

Это переход к следующей экспозиции, следующей «версте», к так называемой завязке сюжета.

Завязка сюжета. В начале рекреации стоит верстовой столб с над-



писью «Верста вторая». Строятся дороги с твёрдым покрытием (Вероятно, здесь экскурсовод должен кратко ознакомить посетителей с Мировой историей дорожного строительства: дорогами Рима, Китая, древней Руси. Рассказать о деревянных мостовых, первых «шоссейных дорогах» конца XVIII века, прототипах шоссе – дорогах из «разбитого» камня, фашинных дорогах).

После «Долотовского моста» дорога идёт не грунтовая полевая, а булыжная.

Часть пола выполнена в виде 3D картины, часть же выложена настоящим булыжником согласно всем правилам. Одна из стен частично занята панорамной фотографией: поле, далёкая деревня, река.

Здесь же находятся инструменты, коими выполнялись эти работы: носилки, тачка, лопаты, кирки, ломы, деревянная «баба» для уплотнения покрытия, рукавицы, фартуки и проч. – как у мастеров тех времён. Лежит груда приготовленных для дальнейшей работы камней, возможно, имеются песок, гравий (Желающие экскурсанты – более, конечно, касается ребят школьного возраста, могут попробовать свои силы в «стро-

ительстве дороги» – надеть фартук, рукавицы и продолжить укладку полотна, положив несколько булыжников. Предложить им сфотографироваться «за работой»). «На обочине» можно видеть торбу, корзинку, накрытый к обеду походный «стол» с какими-то свёртками, кульками. По легенде рабочие «пошли к реке ополоснуться перед трапезой». Освещение и запахи такие же, как в первом зале.

На одной из стен размещены старые карты почтовых сообщений, увеличенные фотографии строительства дороги (начало XX-го века). На стендах демонстрируются некоторые выдержки из «Правил выполнения дорожных работ» начала XX-го века, прочие документы, имеющие касательство к дорожным работам того времени.

Несколькими «штрихами» – экспонатами нужно изобразить комнату начала XX-го века. Здесь следует расположить несколько старых вещей. Возможно, это будет жилище инженера-дорожника, возможно – ямщика или «знающего грамоте» мужика-кучера. (Возможно, звучит одна из ямщицких песен «Вот мчится тройка удалая, вдоль по дороге столбовой...» в исполнении Сер-

гея Лемешева). Всё будет зависеть от того, какие предметы будут использованы для антуража. Главной же, центральной деталью этой экспозиции будет настоящая газетная вырезка 1908 года (имеется) с ценами за проезд по почтовому тракту.

Главные, ударные детали экспозиций дополнительно выделяются направленными софитами. Свет мягкий тёплый (красные, оранжевые светофильтры). Опять таки должен присутствовать созданный световыми лучами эффект движения вперёд.

Булыжная мостовая ведёт в следующий зал. Вход в него необычен – на стене большая фотография (фотообои) старого однопролётного арочного каменного моста (находится на ул. Ленина в Алексеевском) – в эту арку, являющуюся «за одно» дверью, и проходит экскурсия. Мост этот построен в 1904 году из тёсаного камня. Вероятно, здесь нужно использовать и сколько-то реальных подобных камней, укрепив их поверх «фотообоев» – камни и потрогать можно будет, «прикоснуться к истории». Здесь нужен краткий рассказ об этом мосте...

Ещё идеи: «Книга рекордов АДС»; Камень (стела) с обозначением «Нулевой километр» и расстояниями до некоторых объектов, городов; Пластичные, с плавными формами изгибов витрины – ассоциация с изгибами дороги; По дорогам нашего района проходили торговые караваны (Биляр, Шёлковский путь), войско Колчака – всё это должно быть отражено в экспозиции; Посетителям нужно создать кроме реалистичных «картин» ещё и обстановку некой тайны, недосказанности (рассказы о потерянном кладе разбойника Фёдора по кличке Бык, который бесчинствовал на дорогах в нашей местности, о Чёрных столбах и т.д.); Самой же главной «тайной», которую нужно обыграть и предложить посетителям для самостоятельной разгадки, нужно считать «тайну рецепта» строительства хороших, качественных дорог, каковой рецепт знают и хранят в АДС. (Для хранения «тайного рецепта» сделать красивый кованый сундучок).

Как уже было сказано выше – это только начало сценария музея, некоторые штрихи к экспозиции, так сказать, первые шаги по музею. Продолжение следует?



Нина Севостьянова

Труженикам тыла

Труженики Тыла,
Вы не воевали,
Но до капли силы
Фронту отдавали!
Сутками с завода
Вы не выходили,
Фронту и народу
Вы оплотом были!
Женщины, подростки
У станков стояли,
Но мужскую, взрослую
Норму выполняли!
Токаря-мальчишки
Воевать мечтали,
Трудовые книжки
Их не отпускали...
Всю войну бесценно
У станков ребята,
Ведь завод – военный,
И они – солдаты!
А на фронт податься
Права не имели,
С этим разбирается
«Органь» умели...
Труженики Тыла,
Вы не подкачали,
Как ни трудно было,
Станки не выключали,
Чтоб танки, самолёты,
Пушки и снаряды
В срок поставить фронту, -
Бить врагов заклятых!
И с оружием вашим,
Политом слезами,
Там, на фронте, наши
Родину спасали!
И в Победе славной
Ваша – половина,
Фронт, конечно, главный,
Тыл... – его станина!

Наши ветераны

Клавдия Ивановна Сальцина

Работала бухгалтером.

«Было время - стали меня в партию уговаривать вступить. Но не согласилась я. Причина отказа - обида на партийных лидеров.

Как-то надо было мне телефоном по срочному делу воспользоваться, а линия занята была их личными разговорами. Так меня тогда чуть с работы не уволили, за то, что просила трубку положить!».



Александр Иванович Ковалёв

Работал дорожным мастером с 1956 по 1987 год. Пять лет (во время службы в армии) был сапёром-строителем, строил аэродромы.

«А ещё я во время войны в алексеевской артели сапожником работал. Сапоги, валенки, фуражки, шапки всё шить приходилось. Вот, гляди - сапоги «Ворошиловские». Моя работа!».

Павел Геннадиевич Щепачёв

Работал главным механиком в дорожном. Главная черта характера – требовательность.

«Ты знаешь, уж давно я на пенсии. Но, бывает, «на работу» всё равно заглядываю. Зайду, похожу, с людьми поговорю и сердце успокаивается. Это – лучше всякого валидола!».

* * *

Много интересных историй из их далёкого прошлого рассказали наши ветераны. А кроме рассказов ещё и подарили кое-что из своих личных архивов для дорожного музея. Спасибо! С праздником вас, здоровья и добра вам и вашим близким!

