

Ответственная служба

Зимнее содержание дорог

ОАО «Алексеевскдорстрой» занимается обслуживанием дорог в шести районах республики. Общая протяжённость «контролируемой территории» составляет 1688 километров. О работе дорожников в сложных зимних условиях рассказывает Энес ГАТИН, заместитель генерального директора по эксплуатации автодорог.

– Начать нужно с того, что к зиме готовиться мы начинаем заранее. Заготавливаем песчано-соляную смесь, чистую соль. Нынче запасли около 33000 тон ПСС и 2300 тонн соли. Кстати, осенью построили специальный склад для своих запасов.

– На зимних дорогах у нас во время снегопада по расчёту будет находиться до 125 единиц техники. За ней закреплены 250 водителей и механизаторов (две смены). Есть несколько бригад дорожных рабочих, около 50 человек, которые вручную очищают от снега дорожные знаки, ограждения, автобусные остановки и прочие недоступные для механизированной уборки места. Работа не из лёгких. Порой, не успеваем лопаты менять – ломаются быстро.

– По утверждённым нормативам, после окончания снегопада, мы должны закончить очистку, скажем, трассы Казань – Оренбург за четыре часа. Территориальные дороги за четыре-шесть часов. Всё

зависит от категории дорог.



– В нормативы обычно укладываемся и даже заканчиваем работу заметно раньше отведённого срока. Быстрее справиться со снегом и гололёдом позволяют распределители твёрдых реагентов «ЕРОКЕ». Техника эта сделана в лучших традициях датских ма-

стеров. Здесь действует принцип ЕРОКЕ – максимальная точность. И на самом деле, система дозирования работает очень точно, полностью синхронизируясь со скоростью движения автомобиля и в зависимости от неё компенсируя ширину и количество распыляемого реагента. Оператор легко и плав-

граммное обеспечивает, позволяющее наблюдать за состоянием дороги получая фотоснимки поверхности полотна с этих станций и другую ценную информацию: температуру дорожного покрытия, скорость и направление ветра, влажность, время проведения предыдущей обработки дороги, опо-

но может регулировать подачу соли от пяти до сорока граммов на квадратный метр. Именно в зависимости от состояния дороги.

– Удобства для нашей работы представляют небольшие метеостанции, расположенные на дорогах республики. Мы имеем про-

вешение о скользкости, предупреждения об ухудшении погодных условий, рекомендации к «проведению мероприятий» – выезду спецтехники и обработке ПГМ (противогололёдным материалом).

(Окончание на 2-й странице).

Зимнее содержание дорог

**(Окончание.
Начало на 1-й
странице).**

«Советует» эта умная техника когда нужно патрулирование провести – визуальный контроль на месте. А он необходим хотя бы потому, что наличие так называемого «чёрного льда» – тонкой ледяной корочки – по фотографии от чистого асфальта не отличить. Видно, что дорога чёрная, вроде без льда. Но исходя из метеоданных наледь, всё же, предполагается. Выезжаем на трассу с проверкой, и действительно, видим это опасное состояние, которое мы называем «чёрным льдом». Но на патрулирование мы, конечно, всегда выезжаем, независимо от «умных подсказок». На компьютер надеяться, но и сам не плошай!

– Главное, конечно, это люди. Что был бы наш автопарк без водителей, компьютеры без диспетчеров?

– Назову несколько фамилий тех, кто давно уже у нас трудится. Вячеслав Дырыгин, Руслан Мингуллов, Евгений Медвежонков, Радик Хасаншин, Сергей Зубрилов. Это водители комбинированных дорожных машин. Нельзя не упомянуть Фоата Зайнуллина, механика эксплуатационного отдела, который придумал, как снабжать наши КДМки самодельными отвалами, качество которых превосходит фабричные и которые, к тому же, (в отличие от покупных) не забрасывают снегом лобовые стёкла. Это повышает безопасность

вождения и ускоряет работу – не нужно постоянно останавливаться чтобы сметать снег с окошек.

Ночной снегопад плавно перешёл в утренний и Сергея Зубрилова мы нашли за работой. Он во главе колонны КДМок очищал мостовой переход через Каму. С звонившимся с Фаридом Зайдаровым, ответственным по содержанию, попросили остановить бригаду на несколько минут, чтобы задать «пару вопросов».

Выяснилось, что Сергей работает в дорожном девятом году и девятый сезон зимой трудится на КДМ, летом же, в последнее время, работает в бригаде, занимающейся поверхностной обработкой.

«Самое сложное в данной работе это большое движение на трассе, – говорит он. Есть водители совершенно неадекватные, которые лезут под снежный вал, мигают фарами и сигналят, чтобы их пропустили, кулаки, бывает, показывают. Нервничаем, конечно, но выполняем свою работу. Не можем же мы по дороге влиять постоянно, пропуская всяких «торопящихся»».

«Служба у нас ответственная, – добавил Фа-



рид Зайдаров, – дорога федерального значения, мостовой переход. Сейчас, пока идёт снег, будем без остановки здесь работать, убирать снег, которого, кстати, нет сегодня по прогнозу. Да и не самый сильный снегопад сейчас. Хуже когда ледяной дождь и гололёд. А с сегодняшним заданием мы просто управимся».

Справились, конечно. В лучших традициях Алексеевских дорожников.

Пожелаем отделу эксплуатации и в дальнейшем так же успешно справляться с тем, что подкинет нынче природа. Зима, по сути, только ведь начинается. И спасибо от всех водителей, которым вы создаёте условия для безопасного движения.

P.S.

Привыкшие к аккуратному содержанию дорог, зная, к каким плачевным последствиям может привести лишняя лопата снега на асфальте, ребята выразили своё недовольство некоторыми нашими несозначательными гражданами, которые очищая свою «домашнюю» территорию, не желая задумываться о безопасности движения, этот самый снег сталкивают на проезжую часть. «Штрафовать таких надо на крупные суммы, чтоб неповадно было на улицах аварийную обстановку создавать, – сказали они.

— **О**существлён ремонт покрытия протяжённостью около 14 километров площадью более 270 тысяч квадратных метров. Новые слои выполнены из асфальтобетонных смесей ЦМА-20 на ПБВ и высокоплотной асфальтобетонной смеси марки 1. Были заменены деформированные участки барьерного ограждения, восстановлены и обновлены все дорожные знаки, засеяна многолетней травой разделительная полоса.

— Где-то приходилось укладывать выравнивающий слой в три сантиметра, затем верхний слой в 5 сантиметров. Где-то приходилось предварительно и ямочный ремонт делать.

— Но вначале много на этом участке поработали фрезы, срезая и шлифуя изношенный асфальтобетон.

— Менялась толщина срезаемого покрытия, менялась ширина проезжей части — от девяти до двадцати одного метра.

— МБО (металлических барьерных ограждений) установили новых почти полтора километра, да ещё старых полкилометра заменили.

— Площадку вертолётную построили в Сорочьих Горах. Не ракетодом, конечно, не самое сложное задание. Но делали ответственно. И получилось красиво. По правилам ещё белой краской в круге букву «Н» нарисовали (от французского слова «Helicoptere» — вертолёт, по нашему).

— Самое сложное, как ни грустно говорить, это было озеленить разделительную полосу суммарной площадью около двух гектаров. Не менее пяти раз возвращались мы к за-

сеянным участкам. Всё потому, что народ у нас совершенно невоспитанный, и там, где идёт речь о соевести, у нас далеко не всё хорошо. В данном случае, надо полагать, толь-

янилось (да, признать — давно это дорожники замечают), что на указатели у нас особо внимания и не обращают. Ехал, предположим, некто поутру в Казань по правой сто-

ти, ответственная и трудная работа) всю требуемую площадь. Успели к сроку. Пользуясь моментом, назову самых достойных, на мой взгляд, из той полусотни человек, кото-

Вторая очередь

Мост через Каму

Нынче, летом 2016 года, Алексеевские дорожники с 18 июня по 30 августа «восстанавливали изношенные слои покрытия мостового перехода через реку Кама у села Сорочьи Горы на автомобильной дороге «Казань – Оренбург»».
Руководил работой начальник участка Максим КРАСНОВ. Вот что он рассказал о выполнении этого очень ответственного задания.

ко совершенно бессовестные водители позволяли себе проезжать и разворачиваться по полосам с только-только подрастающей зелёной щёткой травы, оставляя глубокие чёрные раны на грунте и не менее заметные раны в душах дорожников, которым приходилось снова и снова восстанавливать эту разруху. А если учесть, что сроки нашей работы на мостовом переходе были ограничены, то кроме нервозности такие ситуации ничего не приносили.

— Ещё мешала работе невнимательность водителей проезжающих через мостовой переход. Нам по необходимости приходилось периодически выставлять те или иные дорожные знаки, менять направление движения транспорта. Так вы-



роне, так возвращаясь обратно, он норовит там же и проскочить. И наплевать ему, что въехал он уже в рабочую зону фрезы или асфальтоукладчика. «Как дальше двигаться?», — вот его что заботит. А то, что он предупреждений не заметил, это его вообще не беспокоит.

— Но, справились мы со всеми задачами. И фрезы ювелирно отшлифовали изношенные слои, и вручную зачистили (тоже, кста-

рая всеми работами занимался: Валерий Шатов и Денис Балялин «фрезеристы», Алексей Романовский, который успел и на фрезе и на маленьком асфальтоукладчике машиной поработать.

Объект был всё-таки очень ответственный. Всероссийского, и даже мирового значения — отсюда и такое к нему отношение. Неспроста же сам президент здесь движение открывал!

Историческая справка: «Этот мостовой переход имеет огромное значение для Татарстана в частности и России в целом, так как мост является частью автомобильной дороги Р239 «Оренбургский тракт» и частью глобального транспортного коридора «Европа – Западный Китай».

Строительство моста началось в 1992 году. Возведение мостового перехода осуществлялось Мостоотрядом №3 ОАО «Волгомост», ЗАО «Таттрансгидромеханизация» и трестом «Каздорстрой». Главным инженером строительства выступил Николай Голубев. Принимали посильное участие на его строительстве и Алексеевские дорожники.

В октябре 2002 года состоялось открытие первой очереди моста. А 30 августа 2016 года Президент Татарстана Рустам Минниханов торжественно открыл мост полностью.

Мост через Каму в Татарстане удостоен статуса «Самый длинный мост в России». Мостовой переход имеет длину ровно 13 тысяч 967 метров.

Идея строительства моста появилась ещё в царской России, около сотни лет назад. Правительство рассматривало возможность протянуть ветку железнодорожного пути в Чистополь от Казани. В 30-х годах прошлого столетия, после революции, планы по возведению железнодорожного моста обсуждались вновь. Им снова не было суждено сбыться. Возможно, тогда помешала война. В следующий раз вопрос о строительстве моста, но теперь уже автомобильного, начали обсуждать в середине 70-х годов прошлого века. В 1985 году решение было принято, а спустя год киевский филиал «Союздорпроекта» начал проектировать новый мост.

— Последнее, чем занимались здесь дорстроевцы — досыпали конус моста через речку Омарку, засыпали бетонную и металлическую водопропускные трубы.

— Самое впечатляющее — это гигантская выем-

киды Хеопса.

На территории участка имеется небольшой завод ДС-50Б. он предназначен, в данном применении, для производства «тощего бетона». «Песчано-гравийной смеси укреплённой цементом», —

поправляет Дмитрий.

Нынче этим заводом было произведено более 50 тысяч тонн готовой смеси.

Ещё в конце сезона занимались на данном участке «рекультивацией резерва грунта». Привозной грунт, необходимый для строи-

сантиметров.

В тоннах же это получилось около 40 тысяч. Справились с данной работой за неделю 17 единиц техники.

Согласно проекту, здесь дорожники ещё внесут удобрения и проведут вспашку. Принимать работу должна специальная комиссия. Ну, а потом можно будет на этой земле и хлеб растить. Очень правильный подход к природным ресурсам.

Последнюю — седьмую по счёту на этом же объекте — в этом сезоне водопропускную трубу достраивала, как они себя сами называют «бригада трубачей», а правильно сказать «бригада по строительству искусственных сооружений» под руководством мастера Александра Кухарева.

Трасса М7

Нижние Яки

Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-7 «Волга», пролегающей от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань и далее, до Уфы. Здесь алексеевские дорожники работают на двух объектах: 941-957 километр и 888-901 километр. В их распоряжении две базы — в Яках и Арыше. Проживать и работать одновременно здесь могут до 250 человек.

Слово начальнику участка Дмитрию БАКОВУ:

ка, через которую пролегает новая трасса. Глубина её 25 метров, протяжённость — полтора километра. Есть и вторая выемка, поменьше. Длинной в один километр. С этих выемок вывезено один миллион сто кубических метров грунта. Для сравнения: чтобы перевезти такое количество грунта по железной дороге, потребуется двадцать тысяч самосвальных железнодорожных вагонов-думпкаров. Состав растянется почти на 300 километров. Будучи же высыпанным в одном месте, этот грунт образует гору приблизительно в половину меньше египетской пира-



тельства, хранится на площадке с заранее снятым «плодородным слоем» земли. Теперь же, когда «хранилище» зачистили, снятую землю — плодородный слой — возвратили обратно. И не просто возвратили. Аккуратно распределили на всех 11 гектарах слоем 20-30

— У меня в начале сезона было пять человек в бригаде, теперь трое. Но ничего справляемся. На одну трубу времени тратим примерно полторы недели. Но, бывает, и другими делами занимаемся, не только трубы строим.

— Вот эта труба диаметр имеет полтора метра, длину же — чуть более сорока трёх метров.

Начальник участка закончив «экскурсию» особо отметил двоих «старожилых», двоих самых ответственных работников — Ни-

колая Софронова, автогрейдериста и Илюса Миндубаева, отвечающего и за грунто-смесительный завод и за базу.

В 2017 году, в общей сложности, по этим двум объектам мы должны сдать в эксплуатацию чуть более 11 километров автодорог первой технической категории.

Не секрет, что дороги готовятся к Чемпионату мира по футболу 2018 года, финальная часть которого пройдёт в России с 14 июня по 15 июля 2018 года. Несколько матчей, как известно, состоится и в Казани.

Немного истории:

«Происхождение села и его названия имеет несколько версий, – рассказывает директор местной школы Фоат Насыбуллин, по найденному надгробному камню, можно предполагать, что селение было здесь уже с XIV века. Название же «Яки», предполагают учёные, обозначает «жители, живущие на окраине города», они же полагают, что жизнь Яков началась ещё раньше – до нашей эры».

Это очень любопытная, но не первостепенная информация, которой поделился уважаемый учитель. Выяснилось, что по мере возможности дорожники оказывают посильную помощь селу, за что имеют даже благодарственное письмо от главы администрации района. А вот и самое интересное: оказывается, несколько выпускников местной школы поступили в КГАСУ, заинтересовавшись профессией дорожника. «Я считаю, – говорит Фоат Галимуллин, – это положительный пример ваших строителей. Посмотрели наши мальчишки, понравилось им, как они чётко и слаженно работают, прониклись важностью такого труда и подались в Казань. Такая вот, благодаря Алексеевскдорстрою, получилась про-ориентация».

Так что и за это большое спасибо!».

Старая Тумба

Историческая справка:

«Село Старая Тумба расположено в Алькеевском районе на левом притоке реки Малый Черемшан, примерно в 50 километрах к юго-востоку от Базарных Матак. Основано во второй половине XVIII века. В дореволюционных источниках известно как Татарская Тумба. До первой половины XIX века жители его относились к категории государственных крестьян. Занимались земледелием, разведением скота. В начале XX века здесь функционировали Михайло-Архангельская церковь, земская школа, 6 мелочных лавок. В этот период земельный надел сельской общины составлял 805 десятин (около 900 гектаров).

До 1920 года село входило в Юхмачинскую волость Спасского уезда Казанской губернии и после нескольких переподчинений с 1965 года окончательно закрепилось в Алькеевском районе. Максимальное число жителей приходилось на 1897 год – 839 человек. Сейчас в Старой Тумбе проживает 71 житель».



Главная причина, из-за которой не хотела здесь оставаться молодёжь, это, надо полагать, дорога. Точнее – полное её отсутствие. Особенно во время весеннего половодья, когда Черемшан превращался в «море разливанное» и сразу после него, когда дорога представляла собой жуткого вида колеи. То же повторялось после обильных дождей. Не понаслышке известно местным жителям и полузабытое теперь словосочетание «осенняя распутица».

Но, как говорит-

порядку.

Рассказывает Дмитрий АФОНЬШИН, начальник участка:

– Строительство дороги на этом участке усложнялось тем, что здесь очень болотистая местность. Вода слева, вода справа, вода снизу, под слоем грунта. А когда мы приехали туда в паводок, у нас дух захватывало от впечатляющего зрелища – дорога шла, словно посередине моря.

(Окончание на 6-й странице).



Старая Тумба

(Окончание. Начало на 5-й странице).

Берегов же вообще не было видно.

– Дорожная одежда, в связи с переувлажнённой выглядит следующим образом: два метра грунта, слой песка, прослойка «Дорнита» для отвода воды, далее – рабочий слой и ещё метр грунта. Самый верхний слой – щебень. Так называемый переходный тип покрытия.

– Какие ещё были сложности? За грунтом приходилось довольно далеко ездить, потому, что в округе его просто негде взять – весь переувлажнённый. Корчеванием деревьев пришлось заниматься, убирать те, что мешали дороге.

– Длилось строительство дороги около года: с августа 2015 года по июнь 2016-го. Это основные работы. А мелкие доделывали осенью.

Дмитрий, заканчи-

В заключение несколько цифр: Реконструкция автодороги Алексеевское-Высокий Колок-Каракули-

Старая Тумба, участок Каракули-Старая Тумба. Протяженность объекта 5,87 км. Было построено 14 водопропускных труб диаметрами 0,5м, 1,0м, 1,5м, и прямоугольные 4x2,5м, 2x2м. Было произведено укрепление георешёткой с заполнением щебнем откоса протяженностью 1012 метров. Также на данной автодороге силами ООО «Мостовику» через реку Малый Черемшан был построен мост длиной 59,3 метра и подпорная стенка.

Математика на этом заканчивается и начинается лирика. В том смысле, что никак невозможно было не поинтересоваться у местных жите-

лей, каково им живётся теперь, с отличной дорогой и современным шикарным мостом.

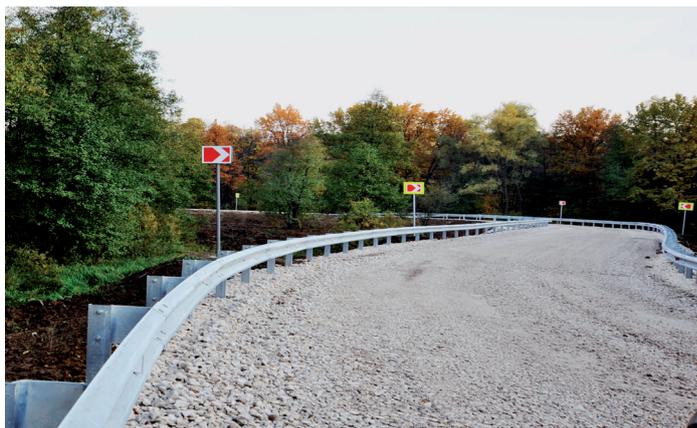
Ильгамия Апзяббарова, глава Апшакского сельского поселения:

– Дорогу наши земляки ждали всю жизнь.

Кто-то не дождался, переселившись в другие места, а кто-то и в мир

ходило на лодках. Ну, а после разлива, почитай, каждый год заново мост наводили. Его или совсем сносило или лопало изрядно.

– Спасибо алексеевским строителям-дорожникам, мостовикам,



вая свой рассказ, упомянул особо на его взгляд отличившихся здесь механизаторов и выразил устную благодарность Ильсуру Курмаеву, бульдозеристу, а так же Сергею Семаеву, машинисту автогрейдера.



– В распутицу без нужды, конечно, не ездили никуда, но всякое было. Почту, например, переправлять надо. Добиралась в Матаки через Новую Тумбу и Нурлат. А это круг в лишние сто километров. Иной раз рисковали, пытались по поваленным деревьям реку переходить. Вспомнить страшно. Форсировать Черемшан жителям Тумбы в половодье при-

спасибо руководству ОАО «Алексеевскдорстрой» и ООО «Мостовику». Какое великое чудо вы для нас сотворили.

– А уж как бабушки радуются. Ведь не верилось им, что доживут они до такого чуда. Вот, давайте послушаем, что наша долгожительница скажет.

Прасковья Захарова:

– От всего сердца благодарю всех дорожников за такую добротную дорогу. Она, такая красивая и хорошая, нам и не снилась. Теперь благодать – дети и внуки в любое время могут приехать, о чём мы старики раньше и не мечтали. Долгих лет всем, долгих лет и огромное спасибо Фоату Валиевичу.

К благодарности в адрес правительства республики и алексеевских дорожников присоединяются все жители села Старая Тумба.

В публикации использованы фотографии, выполненные жителями села Старая Тумба. Фотографии взяты из открытых источников.

В публикации использованы фотографии, выполненные жителями села Старая Тумба. Фотографии взяты из открытых источников.

В публикации использованы фотографии, выполненные жителями села Старая Тумба. Фотографии взяты из открытых источников.

В публикации использованы фотографии, выполненные жителями села Старая Тумба. Фотографии взяты из открытых источников.

В публикации использованы фотографии, выполненные жителями села Старая Тумба. Фотографии взяты из открытых источников.

В публикации использованы фотографии, выполненные жителями села Старая Тумба. Фотографии взяты из открытых источников.

В публикации использованы фотографии, выполненные жителями села Старая Тумба. Фотографии взяты из открытых источников.

В публикации использованы фотографии, выполненные жителями села Старая Тумба. Фотографии взяты из открытых источников.

В публикации использованы фотографии, выполненные жителями села Старая Тумба. Фотографии взяты из открытых источников.

«Почему, — сетуют они, — не идёт молодёжь к станкам, в слесари, за рычаги и штурвалы спецтехники? Что за притча, когда ученик того же токаря, поработав малость, или вовсе увольняется или просит дать ему другую работу?»

Чтобы в итоге получился хороший моторист или фрезеровщик годы практики нужны. И, желательнее, начальное соответствующее обучение. Но не учат сейчас в Алексеевском этим нужным профессиям. Были

ведь когда-то Школы фабрично-заводского ученичества — ФЗУ, затем ФЗО, преобразованные потом в ПТУ (профессионально-технические училища). Поставляли они на производства специалистов в немалых количествах. Только за время существования в СССР школ ФЗУ было подготовлено около 2,5 миллионов квалифицированных рабочих. Где это всё теперь? Даже в нашей Алексеевской «Сельхозтехнике» когда-то таких технарей учили. Комиссия их потом оценива-

ла, присваивала разряд и выдавала документ.

Школьников раньше на предприятия водили, на экскурсии. Тоже неспроста. Это называлось «работой

как деньги не трудом, а хитростями всякими добывать можно.

Вот о династиях дорожников говорим. Но в пересчёте на такой большой коллектив не сказать, что их больно мно-

прямяля ноющие спины, пошли по рабочим местам.

P.S. «Сегодня по всей России наблюдается острейший дефицит в отношении рабочих специ-

«Размышления у парадного подъезда»

Нет, речь не о произведении Некрасова. Всё гораздо прозаичнее. Оказывается, что старые (во всех смыслах этого слова) трудяги-дорожники не в шутку переживают о том времени, когда они, пенсионеры, вынуждены будут отправиться отдыхать. Когда не смогут уже выйти на смену по состоянию здоровья. Кто тогда заменит их?

по профессиональной ориентации». Теперь, почему-то, нет такого. А коли приводили бы к нам ребятишек, может, заинтересовались бы некоторые из них нашей работой. В дальнейшем, глядишь, к нам в дорожный слесарий-токарями пришли бы. Не всем же ИТРовцами становиться. С детства, в школах это всё показывать надо, важность рабочих профессий объяснить. Где иначе они это увидеть и услышать могут? В интернетах да телевизорах совсем другое демонстрируют —

го. Династий слесарей так вообще нет, кажется. Не престижно! А почему? Ведь профессия эта здесь очень нужная. Столько техники хорошей имеем, а качественно починить своими силами, порой, не можем.

Понятно, что не «Алексеевскдорстрой» в этом виноват. Жизнь такова, видимо. Как бы её изменить... Хотя, государство, кажется, уже занялось этими проблемами. Наверное, и нам чего-то для этого сделать можно».

Поговорили. Разминая уставшие ноги, рас-

альностей, требующих высокой квалификации. Быть рабочим в определённый момент истории России стало «не модно». Такая неправильная репутация рабочих ремёсел коренится в кризисе начала 90-х годов. Результат виден невооружённым глазом.

Сейчас в рамках Федеральной целевой программы развития образования предусмотрена поддержка региональных комплексов мероприятий по поднятию престижа рабочих профессий».

О, спорт!..

Турнир по минифутболу

Алексеевские дорожники традиционно кроме своей основной работы любят и спорт. Волейбол, футбол, мини-футбол, хоккей, лыжи — всякому занятию, по возможности, находят время.

Третьего декабря стартовал очередной турнир по мини-футболу. На кону — кубок ОАО «Алексеевскдорстрой». Сражались за

него команды, выставленные по одной от каждого участка. Встреча была организована на «поле» спортивного комплекса «Олимп» в городе Болгар.

В дальнейшем ожидается ещё два круга игр и финальная часть соревнований.

Первый день соревнований принёс удачу футболистам Алексеевского участка.



**(Продолжение.
Начало в №3).**

Мы часто слышим про Екатерининские дороги и тракты, Екатерининские мосты (по которым она проезжала, как ошибочно полагают многие), Екатерининские лесополосы вдоль дорог (на самом деле идея посадки деревьев для защиты трактов от снега принадлежала князю Львову, реализована же была при Александре I по указу от 1817 года).

Вот что писал А. Пушкин в «Евгении Онегине» (1823—1831 годы) о качестве дорог в послеекатерининское время:

*Теперь у нас дороги
плохи,
Мосты забытые
гниют...*

*...Лет чрез пятьсот
дороги, верно,
У нас изменятся
безмерно:
Шоссе Россию
здесь и тут,
Соединив, пересекут...*

В нашей местности, в былые времена, дорожным строительством руководила Лаишевская уездная земская управа (1864-1917), выборный орган местного самоуправления, призванный решать административно-хозяйственные проблемы: возведение дорог, строительство школ, оборудование больниц.

Устройством дорог и дорожных сооружений, их содержанием занимались крестьяне, жители близлежащих сёл и деревень. Кто-то работал по договору и получал за это плату.

Качество дорог и дорожных сооружений тех лет опять таки можно проследить по литературным произведениям: «Наши земские мосты для того только и строятся, чтобы их объезжали. Правду сказал на прошлом земском собрании граф Дублеве, что земские мосты построены для испытания умственных способностей: ежели человек объехал мост, то, стало быть, он умный...». А. Чехов, рассказ «Не судьба», 1885 год.

Интересно, что торги, аукционы, тендеры на строительство дорог и сооружений дорожной инфраструктуры это изобретение отнюдь не нашего времени. Вот объявление из газеты: «Казанская Губернская Земская Управа объ-

тов Лаишевской земской управы: строились мощёные насыпи, булыжные мостовые, галечные дороги – «дамбы, шоссированные галькой» (шоссированные дороги – значит улучшенные, с относительно твёрдым покрытием). Произ-

вполне благоустроенный вид и изменилось к лучшему настолько, что, например, на Оренбургском тракте, по произведённым опытам, представляется возможным установить от Казани до Лаишева автомобильное движе-

Вот так история!

В нашем музее

Продолжаем публикацию выдержек из путеводителя по «Музею истории дорог и дорожного строительства ОАО «Алексеевскдорстрой»»

являет, что 21 и 22 января 1909 года, в 11 часов утра, в помещении Технического Отдела, будут произведены торги на сдачу работ по постройке и ремонту дорожных сооружений».

Одними из постоянных «дорожников» в конце XIX – начале XX веков трудились в Алексеевской волости Сергей Вангаев, житель деревни Зотеевка, Фёдор Вавилов из Мурзики, Хайбула Имайрулов из Мокрых Курналей. Случались и общественные выходы жителей на дорожные работы – исполнение дорожной повинности. Назначали, контролировали строительство и ремонт дорожных участков техник, дорожный староста и десятники. (Из архивных документов известно, что в 1913-14 годах «для заведывания трактами в Алексеевской волости назначен техник Чистяков»). Надзор за состоянием дорог и дорожных сооружений возложен был на дорожных смотрителей.

О том, какими были дороги времен XIX, начала XX веков, какие работы на них производились, так же можно понять из Отчё-

тов сезонный ремонт дорог – заваливались землёй или навозом колеи, выбоины и ключеины.

К зиме готовились

ние».

Упомянутые здесь «произведённые опыты» – это «дерзкий эксперимент по улучшению состояния



щиты для снегозадержания, производилась очистка от снега и льда дорожных сооружений.

Снегозадержанию уделялось очень большое внимание. В Отчёте Лаишевской уездной земской управы за 1913-1914 годы написано: «в отчётном году незначительный расход на исправление полотна дороги можно объяснить тем, что в связи с усиливающейся с каждым годом постановкой щитов Губернским Земством состояние дорог принимает

трактовых дорог в зимнее время. Суть эксперимента: определённые участки этих дорог ограживались деревянными защитными щитами. Впервые такое стало практиковаться на железных дорогах для защиты путей от снежных заносов. Зимние же трактовые дороги в то время от регулярных снежных заносов превращались в скопище снежных ухабов, что делало проезд по ним сплошным мучением.

**(Продолжение
в следующем номере).**

