

Дорожник

Алексеевский

№1-3
(42-44)
14 октября
2016 г.

Издание открытого акционерного общества «Алексеевскдорстрой»

День работников дорожного хозяйства – праздник большой и сплочённой команды профессионалов, ответственных и надёжных. В этот день мы чествуем тех, кто посвятил свою жизнь такому трудному, но благодарному делу как строительство дорог и мостов. Кто круглый год, несмотря на непогоду, обеспечивает их содержание и эксплуатацию. Благодаря вашему самоотверженному труду в нашей республике создана мощная автодорожная сеть, обеспечивающая устойчивое сообщество в любых направлениях, в самых отдалённых уголках и населённых пунктах. Ежегодно вашими руками строятся новые автодорожные сооружения, которые делают жизнь наших сограждан комфортнее и безопаснее.

От всей души поздравляю весь трудовой коллектив с предстоящим праздником. Хочу пожелать всем крепкого здоровья, бодрости духа, благополучия и оптимизма. Выражаю огромную благодарность и признательность за ваш нелёгкий, созидательный труд во имя нашего общего дела и верность своей профессии.

Дело, которому мы служим, вносит значительный вклад в развитие

экономики городов и районов республики, способствует повышению качества жизни людей. Ведь хорошие дороги – это залог нашей с вами безопасности. И здесь от честной и добросовестной рабо-

чено успешно реализуется.

По итогам нынешнего сезона будет освоено более 3 млрд. рублей. Львиная доля, более 2 млрд., приходится на нашего основного заказчика – ГКУ Главтатдортранс. Это рабо-

тельной дороги М7 «Волга» и 4 участка федеральной автодороги Казань – Оренбург.

В общей сложности, силами ОАО «Алексеевскдорстрой» было построено, отремонтировано и реконструировано 276 километров автомобильных дорог. Выпущено и уложено чуть более 400 тысяч тонн асфальтобетонных смесей, произведено около 5 тысяч тонн ПБВ, 25,5 тысяч тонн минерального порошка.

Перевезено 6 млн. тонн различных грузов. Общий пробег машин нашего автопарка составил 10 млн. километров. Материально-техническая оснащённость предприятия, квалифицированный кадровый потенциал – всё это факторы успешной деятельности предприятия.

На них и впредь мы намерены уделять первостепенное внимание. С начала года мы приобрели технику и оборудование почти на 100 млн. рублей. Нами был куплен новый мобильный асфальтобетонный завод, производительностью 120 тонн/час. Новая установка позволит сократить время перевозок горячего асфальтобетона в отдалённые районы республики и за её пределы.

(Окончание на 2-й странице).

С праздником, коллеги!



ты каждого из нас зависит общий результат большого коллектива, наше благополучие.

Заканчивается строительный сезон текущего 2016 года. Сезон был для нас не таким уж простым, трудностей хватало. Но благодаря слаженной работе всех подразделений и каждого сотрудника в отдельности, чёткой организации труда, эффективного использования имеющего кадрового потенциала и материально-технического оснащения – всё, что было наме-

ты по реконструкции и ремонту опорной сети региональных дорог, ремонт более 100 дворовых территорий города Нижнекамска, устройство искусственных сооружений и восстановление изношенных покрытий в районах республики и на мостовом переходе через реку Кама.

Не могу не отметить объекты, которые ежегодно финансируются из федерального бюджета, через заказчика ФКУ Волго-Вятскуправдор. Это реконструкция феде-

(Окончание.
Начало на 1-й
странице).

Чтобы дорогостоящая техника служила долго и не ломалась, чтобы все затра-



ты были не напрасны, первостепенное значение имеет обучение, переподготовка и постоянное повышение квалификации персонала. В целом у нас хорошие водители и механизаторы, умеющие подойти к своему делу со всей серьёзностью и ответственностью. Подтверждением этого служит выступление наших ребят на национальном чемпионате мастерства «Молодые профессионалы» (WorldSkills Russia). Машинисты ОАО «Алексеевскдорстрой» показали отличные результаты, поспособствовав в итоговом зачёте занять нашей Республике третье общекомандное место. В личном первенстве отличился автогрейдерист Айназ Ахметзянов. Он занял первое место. Эти традиции, я надеюсь, будем развивать у себя и дальше.

Говоря о кадрах, нельзя не отметить, что в этом году как и в прошлых, произошло увеличение коллектива. На сегодня общая численность – 1450 человек. В пик строительного сезона она достигла почти 1600 человек. Средний возраст работников – 35 лет.

Подготовка дипломированных специалистов – приоритетная и важная состав-

С праздником, коллеги!

сы регионального значения, обновляются сельские дороги. Все эти преобразования были бы невозможны без вас – работников дорожной отрасли, без вашего добросовестного и самоотверженного труда. Именно трудовой настрой коллектива, способность идти вперёд, не пугаясь трудностей и не отвлекаясь на неудачи, а также желание и умение осваивать новые технологии, стремление созидать – всё это поможет нам в осуществлении всех масштабных планов. Ведь каждый километр вновь построенной или же отремонтированной существующей дороги – показатель улучшения благосостояния наших граждан.

В реализации стоящих перед коллективом задач и положительном решении возникающих проблем мы ощущаем постоянную поддержку и взаимопонимание со стороны Министерства транспорта республики, а также наших главных заказчиков ГКУ «Главтатдортранс» и ФКУ «Волговытскупавтодор», выражаю свою признательность лично министру Ленару Ринатовичу Сафину. Благодаря такой поддержке и доверительному отношению на протяжении многих лет, мы осваиваем немало средств на дорожных работах. Обещаем и в будущем оправдывать такое доверие.

Не могу не отметить, что по-настоящему деловые отношения у нас сложились с главами муниципальных районов, городских и сельских поселений, где нам приходится работать. Мы искренне ценим их понимание и помощь. От меня лично и всего коллектива огромное

всем спасибо.

Заканчивается сезон строительства. Начинается сезон зимнего содержания дорог, важность которого трудно переоценить. За нами закреплено 1400 километров региональных и федеральных дорог, на которых в любую погоду и независимо от времени суток, мы должны обеспечить безопасное и бесперебойное движение. Ни малейшего расслабления, самонадеянности или безответственности быть не должно. Каждый работник, на каком бы участке он не трудился, должен со всей ответственностью и серьёзностью выполнять всё, что на него возложено. Работать профессионально и на совесть. Все условия, материально-технические ресурсы у предприятия имеются, опыта организации производства работ предостаточно. Уверен, что и с этой задачей мы справимся достойно.

Ещё раз поздравляю всех с нашим профессиональным праздником. Желаю нашему предприятию и дальше стабильно развиваться, расширять географию объектов, идти вперёд достойно и с уверенностью в будущем. Не отвлекаться на внешние факторы и не оглядываться на неудачи. Наша общая задача – во что бы то ни стало сохранить коллектив. Ведь люди – самый главный наш актив – преданные сотрудники, надёжные партнёры, уважаемые заказчики.

Желаю всем доброго здоровья, счастья, добра и семейного благополучия!

Фоат Валиев,
генеральный директор
ОАО «Алексеевскдорстрой»

Какое отношение имеет ОАО «Алексеевскдорстрой» к этой почтенной компании? Оказывается, самое прямое. Ведь не кто иной, как наш коллега, грейдерист Айназ Ахметзянов, занял нынче на этих состязаниях, проходивших весной 2016 года в Подмоскowie, первое место.

«В России строятся новые километры федеральных трасс, выполняются огромные объёмы ремонта и капремонта. Без профессионализма и высокого уровня подготовки дорожников данная задача была бы невыполнима. Мы прикладываем все усилия к тому, чтобы молодёжь шла работать в дорожную отрасль. А проведение подобных чемпионатов, в свою очередь, стимулирует дорожников бороться за

мы планируем пригласить к участию наших партнёров из других государств: Китая, Финляндии, Германии, а также стран – членов

нейшее условие для дальнейшего участия работников отрасли в Национальном чемпионате «Молодые профессионалы» в 2017 году,

ра эту мелочёвку подталкивать, не уронив подставок. На этом этапе многие, кстати, и набрали отрицательные

Знай наших!

WorldSkills International

WSI – международная некоммерческая ассоциация, целью которой является повышение статуса и стандартов профессиональной подготовки и квалификации, популяризация рабочих профессий через проведение международных соревнований. Основана в 1953 году.

В деятельности организации принимают участие 72 страны. Своей миссией WSI называет привлечение внимания к рабочим профессиям и создание условий для развития высоких профессиональных стандартов. Её основная деятельность – организация и проведение профессиональных соревнований различного уровня для молодых людей.



а также возможность в будущем состязаться на чемпионатах Европы и мировых первенствах WorldSkills Competition».

(По материалам «Росавтодора»).

«Сначала были теоретические задания – вопросы по правилам дорожного движения, технике безопасности, – рассказывает Айназ. – Далее на-

очки. Последнее – трейлер, трал по-нашему. Требовалось заехать на него аккуратно и съехать обратно.

Заслуги Айназа на этом не закончились.

«23 июня 2016 года подведомственное Росавтодору ФКУ «Поволжуправтдор» провело в Пензе второй межрегиональный этап Чемпионата профессионального мастерства среди работников предприятий дорожно-строительной отрасли «Лучший по профессии». В соревнованиях приняли участие 25 дорожников из более чем 20-ти регионов России».

Здесь наш молодой, но очень грамотный и умелый грейдерист занял второе место.

Ну что тут скажешь? Молодец! Остаётся только поздравить Айназа с победами, с профессиональным праздником, пожелать здоровья и удач, а так же новых побед в дальнейшем.

попадание в рейтинг лучших работников отрасли. Те возможности, которые сегодня показали дорожники, это большой труд и результат огромной подготовительной работы», – отметил заместитель Министра транспорта РФ Евгений Дитрих.

«В следующем году

ЕврАзЭС – Белоруссии и Казахстана. Уверены, что они поддержат идею популяризации дорожных специальностей в мире», – сказал руководитель Росавтодора Роман Старовойт.

Успешное проведение презентационных соревнований дорожников в 2016 году – важ-

чалась практика. Пять куч песка разровнять, «змейку» пройти на время. Потом – «пеньки». Стоят, значит, на грунте обычные кругляки деревянные, на каждом – миниатюрный предмет в половину спичечного коробка. Так надо было и передней и средней «лопатой» грейде-

Все мы знаем, что согласно известной цитате именно «Кадры решают всё». И ещё, из того же источника: «Техника без людей, овладевших техникой, мертва. Техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса».

С кадрами в нашей организации дела обстоят неплохо. И дело не только в том, что в разгар сезона количество сотрудников вырастает до полутора и более тысяч. И не только в том, что трудятся здесь множество дипломированных специалистов. Главным показателем правильной работы с кадрами, да и вообще успешности организации, в данном случае можно считать наличие множества давно уже сложившихся рабочих династий. Вот здесь уж никто не поспорит, что только в достойных коллективах возможно такое. Кто же своим детям и внукам плохо посоветует?

Высокопрофессиональный, сплочённый коллектив – это самая главная ценность нашей компании. Неслучайно у нас трудится уже несколько династий дорожников: Сергеевы, Хайруллины, Зайнуллины, Изотовы, Коледовы, Гатины, Юртаевы и другие.

Работают здесь и семейные пары, что к понятию «династия», вроде бы, не относится, но многое объясняет. Имеются и другие родственные «связки» – работающие бок обок братья, сёстры. И если настоящую династию можно считать «вертикалью», то такие тандемы – скорее, «горизонталь».

Но суть не в том, что и как называть. Суть в том, что такие люди, обычно, не попадают к нам случайно. И уж если они пришли сюда, то работают на совесть, с полным пониманием и отдачей.

Ирина Оттовна

Совсем недавно ушла она на пенсию. Большинство сотрудников, кро-



ме, разве, самых молодых, прекрасно помнят её – начальника отдела кадров.

Трудовую карьеру здесь начала она в 1987 году.

– Народу в дорожном тогда было немного. В конторе работало всего четыре человека, всего же дорожников не насчитывалось и четырёх десятков. Поэтому мне приходилось и должность секретаря исполнять, и на дорогу выез-

жать – например, сеять траву, раскидывать щебень, остановки-павильончики красить. Случалось и в столовой на АБЗ работать – поварам помогать.

– Страшно вспомнить, как в те «докомпьютерные» времена печатали сметы. До утра, всю ночь, бывало, просиживали. Печатная машинка и три копірки – лишь такая имела «множительная техника». «Вычислительная» так же была механическая – арифмометр «Феликс» да деревянные счёты.

– Честно признаться, в первое время так уставала, что просто хотелось убежать

куда глаза глядят от таких нагрузок. Но, в очередной раз брала себя в руки, как говорить, и... оставалась. А со временем и понравилась такая разноплановая деятельность. Откровенно могу сказать, что вот если сейчас каким-то чудом вернулась бы в те далёкие годы, смело опять пошла бы в дорожный. Почему? Да всё просто! Сжилась я с коллективом и горжусь тем,

что судьба предоставила мне возможность работать с такими замечательными людьми.

– В начале «лихих девяностых» устроился сюда крановщиком мой муж, Иван Юртаев, позже и дети. Сын Александр несколько лет трудился на стройках (тогда ещё не было «Стройдосервиса»), после окончания КИСИ дочь Наталья около года работала инженером ПТО, после училища пришёл сюда и второй сын, Алексей. Вот такая у нас получается династия!

– Поздравляю дорожников с профессиональным праздником, желаю всем мира, здоровья, благополучия. От имени всех наших пенсионеров выражаю благодарность Фоату Валиевичу и всем коллегам за заботу о нас, за то, что не забываете своих бывших. Мы это очень ценим!

Иван Алексеевич

– Я работал в «Сельхозхимии» крановщиком. И вот году, помнится, в 91-м,



приглашают меня на работу в дорожный. Не кто ни будь, а сам шеф!

– Об этой организации знал я не по слухам, а можно сказать, из первоисточника – от жены Ирины, понятное дело. Согласился и вот, видишь, так и работаю.

– Были краны у меня на базе «ЗиЛа», «КрАЗа». На этом «КамАЗе» вот почти одиннадцать лет тружусь.

– Главное, что должно характеризовать любого крановщика, считаю высочайшую аккуратность при выполнении любых задач. С краном нужно очень внимательно обходиться. Место для его постановки

Юртаевы

выбрать, установить опорные лапы правильно – чтобы не провалились, не съехали куда-то. Перегруза стрелы никак невозможно допустить. Кстати скажу, что, иногда, случается с мастерами-прорабами спорить, доказывая их неправоту. Они, тонкоостей не понимая, требуют порой исполнения невыполнимых задач. Или торопят, по нашему обыкновению. Ну, а если же крановщик поторопился, не точно выполнил подготовку к работе – жди неприятностей. Одна из них – падение крана набок. Страшное дело. На себе испытал однажды на заре карьеры. Обошлось погнутой стрелой и жутким разносом от начальства.

Ещё рассказал Иван Алексеевич о том, что работа крановщика напоминает ему работу «скорой помощи», и о том, что, оказывается, далеко не каждый может стать крановщиком.

– Ты знаешь, бывает и среди ночи вызывают. Куда? На аварии, например. Но давай на эту тему не будем особо распространяться.

– За многие годы выучил я немалое количество молодых ребят искусству моей специальности. Но, как уже было сказано, далеко не у всех, кого мне присылали на стажировку это получалось. У некоторых, бывало, не идёт никак дело и всё. То ли координации движений не хватает, то ли глазомер подводит. Что поделаешь – приходилось «списывать на берег». Кто-то, поняв, что кран штука сложная, сам уходил. Наверное, лёгкого заработка искать. Я не пре-

пятствовал. Всё равно из них в нашей профессии ничего доброго не получится.

Завершил Иван свой рассказ поздравлением коллектива с Днём дорожника и пожеланием аккуратной, безаварийной работы, семейного счастья и здоровья.

Алексей Иванович

Он самый молодой из династии Юртаевых, работающий сейчас на предприятии. Молодой-то молодой, но уже достаточно опытный грейдерист. Стаж имеет немалый. В дорожном работает с 2003 года. Сначала строителем, потом трактористом. И вот уже двенадцать лет трудится на грейдере, третьем по счёту.

– Учил меня, кстати, тоже родственник, дядя мой, Николай Сафронов, – вспоминает Алексей. – А большей частью доходил до всего сам. Ушло на то, чтобы стало что-то действительно хорошо получаться не менее двух лет. Не скрою, тяжело было. И уволиться хотелось, всё бросить и бежать. Но... пересилил себя, как говорится. Теперь те времена с улыбкой вспоминаются. Да и умею я теперь кое-что.

Тут Алексей скромничает, конечно. Мы-то знаем, что неспроста именно его направляли на чемпионат профессионально-

го мастерства «Лучший по профессии» среди работников дорожной отрасли. Надежды наши он оправдал: занял первое место в отборочном туре, первое в полуфинале, третье в финале (это уже в Санкт-Петербурге) и первое же место по Татарстану. Неплохой медальный зачёт – три «золота» и одна «бронза»!

– По моему мнению, главное в работе грейдера, кроме навыков, конечно, это спокойствие. Не паниковать, не психовать и не торопиться. Иначе ниче-

что там, впереди, происходит. Сейчас, конечно, большим подспорьем мы, грейдеристы, считаем 2D и 3D системы. Но, опять-таки, без опыта ручного управления и они мало помогут.

Смена Алексея подошла к концу, «на парах» стояла вахтовая машина, и задерживать его далее было бы некрасиво. Напоследок пожелал он терпения жёнам дорожников и поздравил коллег с наступающим праздником.

Что ещё можно добавить? Наверное, нужно упомянуть, что Алексею, по его словам, от мамы достались такие черты характера, как пунктуальность, аккуратность, нетерпимое отношение к опозданиям – как к чужим, так и к своим. От отца же – любовь к технике. И надо сказать не только дорожностроительной. Алексей всерьёз увлекается мотоциклами и даже является членом «Мотообъединения «Мотобратия во Христе»», задачами которого является «миссионерское служение среди мотоциклистов и наших сограждан».

Иван Алексеевич любит художественную и документальную литературу исторической направленности – о Пугачёве, Разине, Ермаке. Было время, когда зачитывался документированными романами В. Арсеньева.

Ирина Отговна литературу более уважает художественную старую русскую. Интересуется политикой, смотрит по телевизору передачи на эти темы. А ещё она страстно обожает заниматься комнатными цветами.

Вот такая она, династия Юртаевых. С разными интересами в «личное время», но с одной любовью к ставшему для них родным предприятию. Настоящая, рабочая семья. С таких людей нам всем не мешало бы брать пример. Вы согласны, уважаемые читатели?

С праздником всех!



го хорошего не будет получаться. Пространственное воображение немаловажно. Даже чувство осязания особо развитое нужно, чтобы по вибрации машины представлять соприкосновение переднего отвала грейдера с грунтом, его «поведение». Глазами его увидеть, практически, невозможно, вот и нужно по ощущениям представить

Экскаваторщики

Трудятся в ОАО «Алексеевскдорстрой» два брата Хлоповых. Павел и Владимир. Династией вроде бы такой расклад не назовёшь, но здесь другое интересно. Почему-то, оба они экскаваторщики. Фамильная черта? Нет. Какой-то тайный жребий? Тоже нет. Всё объясняется гораздо проще. Пётр, младший из братьев, когда устраивался на работу, мечтал быть именно, как старший брат – экскаваторщиком. Так оно и вышло в итоге. Но, для начала, стал он стажёром, затем и сменщиком. Естественно, у Владимира, к тому времени опытного уже специалиста.

Опытный же машинист экскаватора должен многое уметь. «Долбить и вынимать», например. Ведь именно так переводится слово экскаватор с латинского «exсavo». Быстро и аккуратно нагрузить самосвал. Выкопать траншею. Выровнять откосы автомобильных дорог. Да так ловко выровнять, что мастера, проверяя работу уровнем только диву даются – до того точно получается.

Оказывается экскаваторщик кроме вполне понятных точности, аккуратности, отличного глазомера и других умений, должен обладать и талантом... политика. Особенно это бывает востребовано при погрузке машин. Чтобы не нарушать технику безопасности, чтобы работать было удобно и безаварийно, экскаватор ставится в определённом месте, и у водителей часто нет выбора, как подъехать на погрузку. Это так считается. А на деле порой встречаются противоположные ситуации. По-



ность действий «оппонента». Но уж если это не помогло (такие упрямые бывают водители!), тогда в ход идут доводы из второй части слова «дипломат». Когда и на такой аргумент нет должной реакции – то просто-напросто нагруженный ковш отводится в сторону. Включается выдержка – игра на нервах – кто кого. Естественно, в «проигравших» всегда водители. Во-первых, потому что изначально были непра-

влялся задним ходом самосвал и остановился. «Грузи!». Ему в ответ спокойно говорят, – «Переставь машину, неправильно же стоит». Шофёр начинает возмущаться. «Грузи быстрее! Время!», – кричит он. Ему опять в ответ – «Нужно переехать!». Вот здесь и требуются способности дипломата – самообладание, тактичность, умение объяснить свою правоту и неправиль-



вы, во-вторых... достаточно во-первых. «В карьере экскаваторщик хозяин!», – этим всё сказано. Но такие формажорные ситуации к счастью происходят крайне редко. Дорожники – народ, в основном, очень серьёзный и дисциплинированный.

Профессию эту, рассказывают братья Хлоповы, надо полюбить. Не сразу такое приходит. Но уж когда пронишься ты, то и романтику некоторую в нашем деле сможешь почувствовать.

На вопрос «а что интересенького удалось выкопать из земли-матушки?» Владимир и Пётр разводят руками. «Сокровищ точно не накопили!», – улыбаясь говорят они, – каменные жернова старинной ручной мельницы попались как-то, узоры деревянные, наверное, от наличников оконных древних попадались. Они, помнится, чернели сразу на воздухе. И черепки старой керамики. В больших количествах».

На традиционный вопрос о любимых занятиях братья Хлоповы ответили по-разному.

Пётр рассказал, что когда время позволяет любит порыбачить, а зимой – на лыжах покататься, Владимир уважает тихую охоту – по грибы прогуляться. Фильмы любит старые смотреть, из современных – только о войне.

Завершилась беседа так же традиционно – поздравлениями с праздником всего коллектива дорожников и отдельно – «сообществу экскаваторщиков».



Макет Долотовского моста

волицеский смысл: это «род жизни, образ мыслей», «судьба». Неспроста же к теме дороги очень часто обращаются художники, писатели, поэты, кинорежиссёры. **Дорога – не просто две колеи, С пейзажем, красой чарующим. Это наш след**

пятислойные дорожные одежды толщиной до 1 м. Иногда дороги оборудовались колеёй для повозок.

Вдоль дорог для духовной поддержки путников также сооружались храмы, в основном в честь богов, защищающих путешественников, – Меркурия, бога торговли и покровителя путешественников и Дианы, защитницы дорог.

К началу нашей эры сложилась достаточно

Мрака. Они сходились в Биляре, Великом городе, в последствии разрушенном войсками хана Батая.

Продвинуться Батую для полного захвата Руси не позволила весенняя распутица – один из редких примеров, когда отсутствие дорог может явиться благом для населения.

Считается кстати, что нашествие Батая сыграло положительную роль в развитии дорожной организации

История дорожного строительства связана с развитием человеческого общества и материальной культуры. Только у первобытных людей не было дорог, потому что они жили небольшими поселениями, и необходимость в путях сообщения отсутствовала. Считается, что развитие дорог было изначально обусловлено военными целями: для захвата новых территорий и удержания уже завоёванных владений древние государства обустроивались целыми сетями дорожных путей.

Но всё же, главную роль дороги играли в экономическом, а со временем и культурном развитии человечества.

Дорога – полоса земли, предназначенная для передвижения людей и транспорта, путь сообщения.

Происхождение слова «дорога» связано со словом «дёргать», означающем «продранное в лесу пространство»...

Дороги нужны для преодоления территориальной разобщённости, для перемещения людей, товара, информации из точки А в точку Б с определённым комфортом, быстро и безопасно.

Кстати, понятие «дорога» имеет ещё и сим-

Вот так история! В нашем музее

Почти полгода прошло с момента открытия «Музея истории дорог и дорожного строительства». Предлагаем вниманию читателей выдержку из «путеводителя по музею».

на теле Земли, Наш путь между прошлым и будущим. Дорога – это кровеносный сосуд, Кислородом живых питающий, Это нервная сеть, неразрывный канат Воедино объединяющий. Это надежда на свет вдали, Наша жизнь на земле Отеческой. Дорога – не просто две колеи, Это росчерк судьбы человеческой.

Наиболее древние дороги относятся к IV веку до нашей эры. Археологи обнаружили дороги мощёные деревом, кирпичом, известняковыми плитами, камнем.

Наиболее развитая сеть дорог сложилась в Древнем Риме. К самым древним дорогам Рима относятся Аппиева дорога (312-244 г. до н.э.) и Фламиниева дорога (220 г. до н.э.). Ширина римских дорог составляла обычно около 3,5 м, дороги имели

развитая дорожная сеть в Европе и Азии.

Первое, документально подтверждённое распоряжение властей о создании дорог на Руси относится к 1015 году и звучит следующим образом: «Теребите пути и мосты мостите». Так приказывал своим слугам князь Владимир. Слово «терebить» значит, кстати, среди прочего – дёргать, рвать, ровнять. В XI же веке законодательно были установлены тарифы на различные виды дорожных работ.

До XVIII века в России сухопутные дороги имели второстепенное значение по сравнению с водными путями (летом сообщение осуществлялось с помощью водного транспорта, зимой – по льду).

По территории, ныне принадлежащей Алексеевскому району, проходили торговые караванные пути из Средней Азии и Ирана, Руси и Прибалтики, Кавказа и Византии, а также с Севера – из Земель

русских земель. Подчинив Северо-Восточную Русь и сделав её частью Золотой Орды, он ввёл в русских землях свою систему почтового сообщения, позаимствованную в Китае. Для Руси же эта система была поистине революционной: вдоль дорог начали располагаться станции ордынской почты, именовавшиеся ямами (от монгольского «дзям» – дорога).

Интересный факт: иностранные путешественники приходили в ужас от состояния Российских дорог, но с удивлением отмечали хорошую работу почтовой службы.

(Екатерина II желая поразить саксонского курфюрста скоростью передвижения по России призвала к себе ямщика, славившегося быстрой ездой, и спросила: «А что, братец, довезёшь ли ты мне немецкого короля до Москвы за полтора суток?»).

(Продолжение на 8-й странице).

(Продолжение.
Начало
на 7-й странице).

Ямщик поскрёб в затылке и ответил: «Тело, Матушка-Государыня доведу, а вот за душу не ручаюсь»).

Наследием ханских времён в нашем крае можно назвать всем хорошо известный Оренбургский тракт. Но Оренбургским почтовым трактом эта дорога стала называться лишь с XVIII века. Прежде это была Торговая Ногайская дорога.

Когда-то, в результате распада Золотой орды, появилось государственное образованье ногайцев – Ногайская Орда со столицей в городе Сарай-Джук (территория Казахстана) и здесь, через Алексеевское (до XVIII века – деревня Киркуль), проходил главный караванный путь, соединявший Восточную Европу со Средней Азией.

Знакомство с музеем Истории дорог и дорожного строительства начинается с Долотовского моста, макет которого установлен на входе. Мост для первой экспозиции выбран неспроста.

Во-первых, в былые времена мостов на территории ныне принадлежащей Алексеевскому району (в прошлом – Лаишевскому уезду, куда относилось волостное село Алексеевское) было немало – предположительно 70-80 штук. И отношение к ним было очень серьёзным. Это и понятно – даже по плохой дороге как-то можно передвигаться, а вот без моста реку или овраг не переехать.

Строились мосты и гати через реки Курлянку, Архаровку, Старую Каму, через ручьи,

сухие овраги, лощины, протоки и канавы. Строились мосты деревянные, на «каменных опорах», мосты постоянные и временные «разборчатые» – которые именно разбирались перед сезонным половодьем (для проезжих здесь организовывали переправу – «перевоз») и вновь собирались после него.

Чтобы добраться из Алексеевского до Казани нужно было переправиться через Камский перевоз в районе Шурана. А до этого преодолеть 15 вёрст не самой лучшей дороги и переехать полтора-два десятка мостов и гатей только в Алексеевской волости (по архивным данным на конец XIX – начало XX веков).

Во-вторых, Долотовский мост был в своё время крупнейшим в нашей местности мостовым переходом (пока в 1911 году строительная компания «Грингоф и брат» не возвела в Алексеевской волости два бетонных моста – через Кобылий ручей и овраг в черте посёлка).

Выстроен он был из брёвен. В длину имел 25 сажень (53,25 метра), в ширину 3 сажени (6,39 метра), в высоту 5,4 сажени (11,5 метра). Для примера: даже существующий поныне в Алексеевском каменный мост (на ул. Ленина), построенный в 1904-м году из тёсаного камня, стоил дешевле.

В-третьих, располагался он на речке Кур-



Долотовский мост (1950-е годы)

лянке недалеко от села, и являлся как бы визитной карточкой Алексеевского.

В-четвёртых же, с ним связаны легенды давно минувшей поры. Одна из них гласит, что лавливали с моста огромных сомов, используя вместо крючка плотницкое долото. От этого и получил сей мост своё название – Долотовский.

Будучи многократно перестроенным – после естественных и рукотворных разрушений (по заданию командования был сожжён П. Мокеевым из села Балахино при отступлении красноармейцев под натиском войска Колчака в апреле 1919 года) существовал «мост Долотовский №68/58» до года 1956, когда был затоплен водами Куйбышевского водохранилища.

Началом настоящего дорожного строительства в России можно считать 1722 г., когда 1 июня был издан сенатский указ о постройке дороги, связывающей Петербург с Москвой. Дорогу строили как грунтовую. В указе от 20 мая 1723 г. говорилось: «...А в болот-

ных местах класть фашины и между ими насыпать землю слоями до тех мест, как вышину будет с натуральнойю землею ровно и потом мостить, не подкладывая под испод брёвен и сверх того мосту насыпать по небольшому земли». Но, как считается, Пётр I в строительстве дорог особо не преуспел.

О верстовых столбах

Дистанционный столб (или почтовый столб) – дорожный знак, показывающий расстояния до почтовых населённых пунктов в единицах измерения расстояния (почтовых милях) или в единицах измерения времени (часах) и предназначенный для расчёта времени, требующегося для проезда и доставки почтовых отправок.

Давними предшественниками почтовых столбов были мильные камни, расставленные на всех римских дорогах. Они представляли собой каменные столбы, на которых были нанесены расстояния в милях.

Первые современные дистанционные столбы были установ-

лены в Саксонии (ныне Германия) в 1695 году.

В Российской империи почтовые дороги, получившие с XVIII века название почтовых трактов, подлежали измерению в верстах, для чего на них ставились верстовые столбы. Дорога «большая, почтовая, с верстовыми столбами» называлась в России «столбовой».

*Ни огня, ни
черной хаты,
Глушь и снег...
Навстречу мне
Только версты
полосаты
Попадаютя одне...*

Верста – русская единица измерения расстояния, равная пятистам сажням или тысяче пятистам аршинам, что соответствует нынешним 1066,8 метра, до реформы XVIII века – 1066,781 метра.

Кстати: можно заметить, что почти каждый новый правитель государства наряду с прочими, вносил изменения во внешний вид верстовых столбов.

О фонарях

До 1730 года Москва (не говоря уж о прочих местностях) с наступлением сумерек погружалась во тьму и пустела. Бытовало мнение, что «ночью не нужно освещать улиц, так как порядочные люди сидят дома, а для гуляк не стоит». Но, всё же, улицы стали освещать масляными фонарями.

Обязанности фонарщиков тогда исполняли пожарные. Конопляное масло, служившее для освещения в уличных фонарях, оказалось «для пищи приятного вкуса» и начали они обильно добавлять казенное масло себе в кашу. Чтобы покончить с этой напастью, городские власти велели за-

В нашем музее

правлять фонари спиртом, разбавленным водным скипидаром. Это, однако, ничуть не мешало наиболее рьяным выпивохам ежевечерне заправляя фонари «заправляться» и самим. Тогда-то и появилось выражение «офонареть».

Это безобразие закончилось только в 60-х годах XIX века, когда в России стали в промышленных масштабах производить керосин.

Регулярному освещению города положил начало указ Анны Ио-

савитры в то время предусматривалось «для зимних ночей», то есть на сезонный период с 1 сентября по 1 мая. Причём, только на 18 ночей в месяц – в остальные фонари заменяла луна.

Более в дорожном строительстве отличилась просвещённая Екатерина II. Она сразу же, в начале своего правления, решила придать этому делу характер важной государственной задачи. Она укрепила статус «Канцелярии от строительных государственных

дорог» как центрального учреждения. Указ от 18 февраля 1764 года повелевал «прилагать старанья приводить все государственные дороги в наилучшее состояние». В 1775 году была проведена губернская реформа – полномочия по содержанию дороги в основном передаются уездам. Власти губернии должны были заниматься

чтоб проезжим не было ни остановки, ни опасности», чтобы «мостов и дорог никто не перекопал, не загородил и не переложил с одного места на другое... и чтоб везде на дорогах и мостах была чистота, и палой скотины и мертвечины, от чего вредный дух исходит... нигде не валялось».

В 1786 г. была утверждена, как обязательная, конструкция дорожной одежды капитана Баранова для дорог с проезжей частью. Покрытие было двухслойным. Нижний слой состоял из щебня размером «малого куриного яйца», а верхний толщиной 2-4 дюйма из прочного каменного материала. При укатке рекомендовалось употреблять «катки сначала незначительного веса, но увеличивать по мере укатки вес оных». Эта строительная операция на Руси стала применяться значительно ранее, чем её ввёл в строительную практику для щебеночных покрытий французский инженер Камилл Полонсо (1830 год).

Дорожное строительство при Екатерине II так и не довели до ума, но зато осуществляли в масштабах всей страны. Это было самое первое крупное дорожно-строительное мероприятие такого всероссийского размаха (говоря современным языком, это был, можно считать, первый национальный проект России). Поэтому оно и отложилось в памяти народной. Большой частью в виде легенд.

*(Продолжение
следует).*



Макет фонаря

анновны «О сделании для освещения в зимнее время в Москве стеклянных фонарей», вышедший в конце 1730 года. Обязанности по их заправке и починке, равно как и связанные с оными расходы, были возложены, как это обычно водилось в старину, на мирных обывателей. Фонарное освеще-

ние только постройкой государственных дорог, а содержание их передавалось уездным властям – земскому исправнику и нижнему земскому суду. Им предписывалось «прилагать усильное смотрение и попечение, чтобы дороги, мосты и переправы... в таком исправном состоянии содержаны были,



«Дайте мне каток, – кричит, – самый мощный!». Ему спокойно отвечают: «Стажировку пройди, дорогой товарищ!». «Да чего там, вы мне педальки-рычажки покажите, а с рулём я и сам разберусь!». «Ага, как бы ни так. Не положено, чтобы без практики. Не хватало нам, чтобы ты всю укладку испортил!». Вот тут началось для него самое главное – постижение тонкостей простого на первый взгляд мастерства машиниста дорожного катка.

Мастерство, конечно, со временем приходит, а пока азы технологии. На горячий асфальт не вставать, ближе трёх метров к другим каткам не приближаться, а к кромке – ближе двадцати сантиметров. Не допускать резких разворотов на горячем асфальте, заезжать на него и съезжать только прямо, без «виражей». Выяснилось, что для разных видов покрытия нужны разные количества проходов катка по одному месту. Ещё требуется за работой форсунок, которые вальцы водой смачивают, и за уровнем воды в баке следить постоянно. Скорость не превышать. Допустимый максимум – 3 километра в час. Но это, как выяснилось, не самое сложное. Гораздо труднее бороться с собой. С волнами накатывающейся дремой, кото-

мобиле, но только ручное. Главное в нашей профессии – понять её, суметь вытащить из неё этаким кайф. Иначе скиснешь быстро, впадёшь в уныние, а тогда уж не работа. Тогда только бежать останется», – говорят они. «Важно иметь черты характера, называемые терпеливостью и усидчивостью. Нужно быть всегда

при уплотнении свежеуложенного покрытия в тех или иных условиях. Ещё одно чувство, чувство скорости нужно иметь. Или... телефон с навигатором (у некоторых катков нет спидометра, вот и придумали наши друзья для контроля телефонный навигатор применять). Для начала, опять-таки, должен наш дилетант по-

Скитания дилетанта

Машинист дорожного катка

Увидев как-то во всей красе и всей же полноте процесс постройки дороги, некий молодой человек (назовём его Иваном), долгое время заворожённо любовался этим потрясающим сознание дилетанта зрелищем.

И стал он решать непосильную задачу – кем бы ему хотелось здесь поработать. Водителем самосвала? Попроситься на асфальтокладчик? Или лопату в руки взять? «Хочу работать на катке, – решил он. – Работа непыльная, думать ни о чём не надо, кататься себе взад-вперёд, всего-то и делов!».

И пошёл он устраиваться в «Алексеевскдорстрой».

Оказалось, что нужно удостоверение тракториста. Есть такое! Справка о здоровье – тоже имеется. Выучил и сдал минимум по технике безопасности. Взяли! С испытательным сроком. А на завтра первый раз вышел он на смену.

рую вызывает монотонное гудение мощного мотора, неспешное движение и вчерашний недосып.

«Ого, – подумал наш Иван, с трудом разлепляя смежающиеся веки, – не всё так просто, как казалось со стороны. Не взять ли тайм-аут минут на несколько?».

Пока наш дилетант идёт освежаться, поговорим с его наставниками Азатом Багаутдиновым и Алексеем Фомичёв, «каткистами» с приличным стажем в двадцать один год на двоих.

«Педальки-рычажки» совсем не главное, – смеются ребята. – да и нет здесь никаких «педальек». Управление по типу автоматической коробки передач на авто-

внимательным и собранным. Для этого надобно перед сменой хорошо выспаться. Если начинает «морить» – чай или кофе из термоса. Музыка или радиопередачи отчасти помогают. Летом, в жару – периодическое обливание холодной водой».

И это не самое главное. Главное, всё же опыт. Он приходит только благодаря долгой практике, возможно, после нескольких строительных сезонов. Меняются составы асфальтобетона, технология укладки, появляются новые нюансы в работе. Всё это должен учиться машинист катка. Должен он этаким шестым чувством обладать, которое подскажет правильность его действий

нать, его ли это предназначение. Через пот, через физические и душевные страдания понять. Поверьте, это не шутка. И пока он не поймёт, что ему действительно нужно работать машинистом катка, ничего хорошего из него не выйдет. Это слова профессионалов своего дела. Значит, верить им можно и нужно.

«Чего скрывать, – говорят «каткисты», – примерно половина из тех, кто на стажировке побывал, работать дальше отказались. Случайные люди. Отсев».

А вот посмотрим мы сейчас на нашего дилетанта. Отпущенный ему перерыв закончился пять минут назад. Идёт! Авось, со временем, получится и из него спец!

Фоторепортаж



Поздравление коллегам

Уважаемые коллеги дорожники!

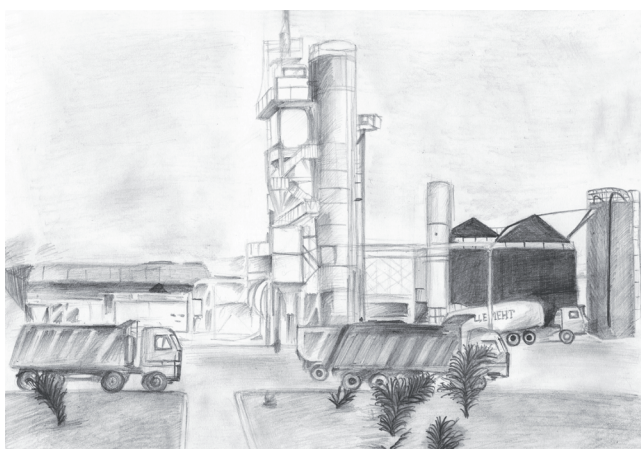
Примите поздравления с профессиональным праздником – Днём работника дорожного хозяйства.

Желаем всем, чтобы работа выделялась высоким качеством, отличным результатом.

Желаем благополучия и удачи, желаем, чтобы дорога жизни была идеальной, ровной, беспрепятственной и счастливой, чтобы вела она к достижению намеченных целей, к заветным мечтам, всевозможным достижениям, победам и славе, желаем добрых людей на пути, искреннего счастья и чистой любви.

Здоровья, успехов всем и бесконечного здоровья!
Коллектив АБЗ «Сергиевское».
* * *

К поздравлениям присоединяются юные художницы Дайанна и Согдианна Садыковы, учащиеся Алексеевской художественной школы. Они рисовали эти картинки для всех дорожников, и, главное, для мамы Альфии, которая именно на АБЗ работает.



Порядок должен быть во всём. Этому учат с детского сада. Это твердят ученикам в школе. Тем, кто понял такой простой закон, живётся во многом проще по сравнению с прочими.

Требуется соблюдения известного порядка в любой профессии. Дорожники не исключение. В частности, нужен порядок при заполнении мастерами «Журналов выполненных работ». Почему-то к выполнению самих работ отношение у большинства правильное, а вот что касается документации – здесь беда. Постоянные замечания и предупреждения.

Так вот некий, не будем уточнять с какого участка мастер, которому эти замечания надоели, решил взяться за дело очень скрупулёзно. Начал он свой журнал такими словами: «Сегодня я проснулся рано. Оделся. Заправил постель. Почистил зубы. Умылся». И далее, в том же духе. Повеселил, короче говоря, проверяющих.

Улыбнись!

Дорожники рассказывают

Справедливо считается, что анекдоты часто берутся «из жизни». Вот две истории, рассказанные нашими коллегами. Чем не заготовки для анекдотов?

Была как-то у меня по весне пара выходных. Решили мы с женой устроить «сельскохозяйственный праздник» на отдельно взятом дачном участке. Оформили его в стиле работы дорожников – уехали пораньше, а вернулись попозже. И целый день, который, надо сказать, выдался наудачу тёплым, солнечным мы копали, борошили и сажали. Облагораживали территорию, жгли прошлогодний садово-огородный мусор, грядки сажали и т.д. и т.п. Когда все поставленные на сегодня задачи были с походом выполнены, день уже скатывался к вечеру...

Известно, что после таких «торжеств», когда огородник, дорвавшись до земли вкалывает до упаду, спина не разгибается и руки-ноги дрожат. Именно на это я сетовал своей благоверной, которая сама тоже еле-еле, с охами-вздохами в машину уселась. Едем потихоньку домой, а я всё тему развиваю и подхожу к главному: раз у меня выходных два дня, то сегодняшнее грядочно-посадочное мероприятие неплохо бы завершить приняв «на грудь» некое количество спиртосодержащего напитка. «Не приходи ради, здоровья для», как говорится. И до того я представил и просмаковал приближающийся ужин с непременно запотевшим графинчиком на столе, что аж слюнки потекли.

В это время замечаю в зеркалах, что попавшаяся навстречу машина ДПС лихо разворачивается, включает «мигалки», догоняет нас и прижимает к обочине. «Чего нарушил?», – интересуюсь у молоденького лейтенанта. А он в ответ – «Дышите!». Мне то что. Дышу! «Что пили, чем закусывали?». «Чай да бутерброды», – отвечаю. «А чего ж вы как пьяный ехали, руками махали, по дороге вильнули раза два?». И тут я захохотал. Минуты три не мог остановиться. Полицейские на меня глаза таращат, не понимают ничего. Думают, вероятно, что или сошёл дядька с ума, или накурился чего. Когда же я просмеявшись, утирая слёзы объяснил им, что, видимо, до того явственно представлял стаканчик «государственной», что они почувствовали моё, не наступившее ещё состояние. Тут уж и они, не переставая, правда, принюхиваясь, засмеялись.

Отпустили, конечно. «Вы, дяденька, в другой раз не мечтайте так сильно, – сказали они прощаясь, – мало ли что произойти может!».