

## Степень доверия



# В столице Республики

*Хороший хозяин, ожидая дорогих гостей, загодя готовится к их приёму. Вот и в России сейчас завершаются подготовительные мероприятия к проведению финальной части 21-го Чемпионата мира по футболу. Наши дорожники принимают в этом деятельное участие, оправдывая высокое доверие правительства и непосредственных заказчиков, поручивших им провести капитальный ремонт нескольких улиц Казани к этому спортивному празднику самого высокого уровня.*

Недалёк уже тот день и час, когда свисток судьи даст старт первой игре, так ожидаемой болельщиками. А у дорожников свои заботы – успеть бы в срок завершить все запланированные мероприятия по ремонту и приведению в нормативное состояние вверенных объектов.

Одним из самых ответственных участков считается подъезд к Международному аэропорту «Казань» – главным «воротам» Республики, через которые проляжет путь спортсменов и болельщиков из многих стран, приглашённых высокопоставленных гостей чемпионата.

С этой задачей справились «на отлично». Заменяли верхний слой дорожного покрытия (слой износа), нанесли горизонтальную разметку.

В самой столице Республики алексеевцы ударно потрудились на нескольких основных улицах: Баумана, Петербургская, Павлюхина, Оренбургский тракт и других.

Здесь капитально ремонтировалось асфальтобетонное покрытие проезжей части и тротуары. По мере необходимости разбирались и заменялись бордюры, исправлялись канализационные колодцы.

Известно, что дорожные работы в городе ведутся, в основном, но-

чью. Днём не позволяет большой поток транспорта и с этим приходится мириться. Но, кое-где, дорожники сумели и в светлое время не прекращать своих дел, почти по трое суток не останавливая технику, меняя только бригады её обслуживающие. Тяжёл, конечно, такой режим, но есть в нём и свои плюсы.

К главным же «плюсам», имеющимся у алексеевских дорожников, нужно отнести следующее: грамотное руководство, высокую ответственность и профессионализм работников – водителей, механизаторов, дорожных рабочих и отличную современную дорожно-строительную технику.

**В** те незабвенные времена – конец девяностых-начало нулевых – многое менялось в стране, многое происходило: экономический кризис, досрочные выборы президента, вторая чеченская война и проч.

Были изменения и в дорожно-строительной сфере. В 1996-ом году у Алексеевских дорожников поменялся заказчик. Вместо «Татавтодора» им стал Дорожный фонд.

Самое важное то, что алексеевцев пригласили тогда принять участие в строительстве мостового перехода через Каму. Эту работу многие дорожники посчитали хорошей школой и для себя, и для компании в целом.

«Работали очень ответственно, обучаясь «на ходу», применяя новые, не знакомые доселе технологии, новые асфальтобетонные смеси. Также трудились и днём и ночью с полной отдачей», – вспоминает Елизавета Захарова.

«Тогда, кстати, условия для ночных работ, таких как теперь, не было. Случалось, Фоат Валиевич, приезжая на дорогу, ставил свою машину так, чтобы фарами освещать рабочую зону для катков.

# Фоторепортаж

*Бегло взглянув на эти фотографии кто-то решит, что в наши дни алексеевские дорожники вдруг перешли на ретро-технику и ошибётся, конечно. Дело же в том, что на этих, недавно обнаруженных снимках, запечатлены события, происходившие в «нулевые» 2000-2003 годы. Смотрим, читаем, вспоминаем...*



Техника имелась, по современным меркам, далеко не самая удобная. Асфальт в начале 90-х волокушей укладывали, а где-то и грейдером. Этим Владимир Бочкарёв занимался. Он уже тогда асом был в своём деле. Первый асфальтоукладчик ДС приобрели только в 92-м году.

У «каткиста» на Т-150 свои проблемы. Главная – плавно тронуться с места. Ведь на тракторе стояла обычная коробка передач и сцепление, что усложняло задачу. «Коробка», кстати, ломалась порой и тогда механизатор (Виктор Сальцин), срочно, прямо на месте, её ремонтировал».

«Некоторые приёмы сами изобретали, – говорит Сергей Богатов. Тот асфальтобетон «тип А, марка I», который мы стали выпускать незадолго до работ на мостовом переходе (ранее была смесь из ПГС и минерального заполнителя) вдруг показался нам

## Новая техника

Недавно нами приобретён был очередной современный асфальтоукладчик. На сей раз это не ставший уже привычным «VOGELE», а «VOLVO» модели ABG P7820C.

«Строительная техника Volvo имеет 175-летнюю историю. И всё это время главным для нас была и остаётся забота о людях, использующих нашу продукцию. Специалисты во всём мире гордятся тем, что используют технику Volvo», – так заявляет о себе шведский концерн. Завод «Volvo ABG» располагает-

# Асфальтоукладчик Volvo

ся в немецком Хамельне. Это одно из самых больших производств подобных машин в мире.

Что интересно, во время Второй Мировой войны это был танковый завод. Только в 1945 году пред-

приятие перепрофилировалось и начался выпуск дорожной техники.

Вот какие именные «родители» у нашего укладчика!

Работать на нём поручено Ильда-



ру Загидуллину (на фото слева) и Илье Павлову.

«Привыкаем, – поделился впечатлениями Ильдар. В принципе, почти всё знакомо по «Фогелю». Что не ясно – в «руководстве» ищем. Есть,

конечно, и заметные отличия. Здесь, например, вместо одного трамбующего бруса установлены два (изобретение фирмы ABG – прим. ред.), управление и меню отличаются. Но это не критично».

*Volvo на латыни означает «качусь». Ранее слово являлось лозунгом материнской компании производителя подшипников. Графическая эмблема – не только символ Марса, но и символ железа (в алхимии каждой планете соответствовал свой металл, и Марсу было присвоено железо). Эмблема обозначает шведскую сталь и шведскую железную промышленность.*

# ...ИЗ ПРОШЛОГО

слишком пористым. Бороться с этой «проблемой» стали рассеивая песок поверх укатанного слоя, для чего ежедневно выделялось человек по тридцать. Вручались им самодельные носилки-решёта, которыми они и орудовали».

Запомнились «нулевые» первыми КАМАЗами-15-ти тонниками, зелёными «танками», как их прозвали дорожники. Зелёным же автобусом-«крокодилом», на котором привозили зарплату прямо на дорогу.

Но, главное, что недалёкое это прошлое вспоминают все без исключения добрыми словами и в адрес руководства, и описывая неказистую технику, методы работы.

«Запросто выходили чуть не всем коллективом (было нас человек триста) на какие-то работы. Мосты, например, красить. Это нормой считалось, — говорят дорожники. Что важно — рабочий дух тогда ощущался. Задорный, настоящий, трудовой. Теперь такое — редкость. К сожалению...».



## Неформат

# День пограничника

Вот уж совсем, казалось бы, не тема для дорожной газеты. Но, это, как посмотреть. Дело же в том, что в нашей организации (чуть не выскочило слово «служат!») в немалом количестве трудятся ребята не только любящие свою теперешнюю профессию, но и свято почитающие традиции пограничников, известные не понаслышке. Это — раз. Ну, а второе — то, что пограничной службе РФ ныне исполнилось ровно сто лет.

Инициативная группа решила постараться увековечить знаменательную дату возведением небольшого памятного знака. Что и было сделано с разрешения и поддержки районной администрации, при помощи руководства ОАО «Алексеевскдорстрой» и

ООО «Мостовик». Всем им солдаты запаса выражают огромную благодарность.

Сами погранцы сло- жу руки тоже не сидели.

Сколько смогли деньгами сложились, ну, и физически поработали. Кто чем смог, как говорится.

Так что, 28 мая праздник у них удался на сла-

ву. Митинг, поздравления, концерт. А чтоб на душе ещё светлее стало, съездили они к детишкам, в приют «Забота». Не без подарков, конечно!





Шестидесятилетний юбилей отпраздновал недавно Владимир Лифантьев, водитель трейлера (или как у нас говорят – трала).

Человек он скромный, о себе говорить чуть ли не наотрез отказался. Но кое-что выудить, всё же, удалось.

«Стандартный у меня расклад получился – школа, СПТУ, армия, со-вхоз. В дорожный я не так давно устроился. Всю сознательную жизнь – шофёр. Хорошая, нормальная профессия, я считаю. Учит она правильно отношению к людям. Ты же в рейсе постоянно. Кто-то тебе помог, кому-то ты помогаешь. По крайней мере у нас, старых шофёров, это норма. Ну как можно проехать мимо голосующего на дороге бедолаги? Хоть днём, хоть ночью остановишься, спросишь что слу-

## С юбилеем!

чилось. На жизнь прожитую не обижаюсь, не жалею. Как уж она шла, так видно и нужно было».

Вот что говорят о Владимире Александровиче его коллеги, «тральщики»: умный, отличный мужик, какие редко бывают. Никогда ни в чём не откажет: с ремонтом, скажем, помочь, ещё чем-то. Немного словен, но разговор всегда поддержит. К технике хорошо относится. Видна советская ещё закалка».

Диспетчеры отметили его как исполнительного, спокойного, ответственного водителя.

Значит, так оно и есть. Не зря говорят: «Голос народа – голос Бога!».

## Новинки музея

# Чего «накопала» сапёрная лопата

*Наш небольшой «Музей истории дорог и дорожного строительства» живёт исподволь своей тихой жизнью. Идёт незаметная со стороны исследовательская работа. Готовится к изданию исторический альбом, по мотивам, так сказать. Нет-нет, да и появляются новые восторженные записи в «Гостевой книге». Экспонаты и экспозиции добавляются. Вот о двух последних музейных новинках мы здесь и расскажем.*

Стоит накрытый стеклянным колпаком нивелир. Если уж и не «старинный», в широком смысле этого слова, то очень старый, это точно. Латунный корпус покрыт патиной. Весь такой благородный, солидный. Так что же о нём можно узнать?

Внимательно рассмотрим его со всех сторон, замечаем клеймо с надписью «Госзавод геофизика, Москва». Благо в наше время существует такая штука – интернет. И вот после нескольких минут поиска становится ясно, что завод Геофизика это бывший Торговый дом Ф. Швабе. Логотип принадлежал Тресту точной механики «Геофизика», созданном в авгу-

сте 1922 года. Этот трест просуществовал до 1930 года, когда был переведён в объединение ВООМП (Всесоюзное объединение оптико-механической промышленности). Следовательно, наш нивелир выпущен между 1922 и 1930 годами. Точнее выяснить не удастся.

А вот о Торговом доме Ф. Швабе некоторые сведения имеются. «Свое начало он берет приблизительно с 1847 года. Фирма выпускает геодезические,



физические, медицинские и математические, антропометрические и астрономические приборы и инструменты. В 1871 году пожаловано звание Поставщик Двора Его Императорского Величества. В 1904 году Торговый дом участвует во Всемирной выставке в Льеже и получает высшее признание. В годы Первой мировой войны здесь выпускают также хирургические, химические, оптические при-

боры и инструменты, продукцию для нужд армии. В 1916 году по постановлению правительства акционерное общество Ф. Швабе было ликвидировано, а в конце 1919 года производство национализировали. Сейчас это НПП Геофизика-Космос».

Недавно в отделе «находки дорожников» появилась небольшая лопата. Так называемая «сапёрная». На вид неказистая, с проржавевшей насквозь тулейкой (место, куда черенок вставляется). Придирчивый осмотр дал удивительный результат. Лопаточка-то 1917 года выпуска оказалась. Сто один год ей нынче исполнился. Изготовлена лопата, предположительно, в России, судя по её внешнему виду. Кроме даты и еле заметного клейма военной приёмки, есть на лопате ещё одна метка, но сделанная, скорее всего, её владельцем. Это буква «А», выбитая зубилом. Начальная буква фамилии или имени бойца, вероятно, Поди, знай теперь, как звали того солдата – Афанасий, Анвар или какой-нибудь Августин (не так далеко отсюда в гражданскую войну белочехи

проходили). Бог весть.

Немного истории. Сапёрная лопата, а правильнее – малая пехотная ло-



пата (МПЛ-50) длиной всего 50 сантиметров, запатентована была датским офицером Мадсом Линнеманном в 1870-м году. С тех пор Линнеманновская лопата совершенствовалась, менялись материал, размеры и немного конструкция, но принцип оставался прежним. И в наше время у военнослужащих почти всех государств имеются МПЛ. Применяются они, в основном, для окапывания (рытья окопа для стрельбы лёжа), как оружие в рукопашном бою, как метательное оружие. А ещё, что в своё время предлагал и Линнеманн, лопатку можно использовать в походных условиях вместо... сквороды.

Такая вот история.

