

Д Алексеевский Дорожник

№1
(70)
31 января
2019 г.

Издание открытого акционерного общества «Алексеевскдорстрой»



Снег и лёд –

главные «соперники» автомобилистов и дорожников на зимних трассах. И чтобы первые могли с достойным комфортом перемещаться по ним, вторые, как говорится, на месте не сидят. Они (дорожники) во всеоружии находятся в постоянной боеготовности и, по необходимости, оперативно реагируют на проделки не в меру разыгравшейся природы.

Для содержания дорог в зимний период в сезон 2018-19 годов у дорожных организаций Татарстана имеются 1143 единицы специализированной техники. Осенью прошлого года были подготовлены 404 тысячи тонн пескосоляной смеси, 12 тысяч

тонн соли, 17,7 тысяч тонн противогололёдных реагентов.

На автомобильных дорогах установлены 56 метеостанций, информирующих о неблагоприятных погодных условиях, что позволяет в режиме реального времени получать

информацию о состоянии дорог.

Немалый вклад в содержание зимних трасс вносит и наша кампания. Организована круглосуточная работа в две смены. Обстановку на дорогах и работу снегоуборочной техники беспрестанно контроли-

рует диспетчерская служба.

Но, несмотря на сложности, вызванные погодными условиями в этом сезоне (много снега, метели, бураны), дорожники с задачами справляются.

(По данным Минтранса РТ)



Алькеевский участок – один из филиалов ОАО «Алексеевскдорстрой» – образован в 2007 году. И, практически, со дня создания руководит им Рашат Талипович ГИЗЗАТУЛЛИН. Вот что рассказывает он о людях, об участке и о себе.

Алькеевский

ительство, содержание, ремонт автодорог и искусственных сооружений. Для исполнения работ в наличии необходимый парк техники и оборудования, производственная база с тёплыми стоянками, ремонт-



содержание. Мы обслуживаем 322 километра дорог. Сейчас имеем семь комбинированных дорожных машин на базе КамАЗов.

гир вообще за троих работает – слесарь, кладовщик, да ещё и с «каром»-погрузчиком управляется.

Так что, дела наши неплохи, грех на что-либо жаловаться.

О филиале

– Сейчас у нас трудятся 182 человека. Летом численность доходит до 200 и более. Делаем, считай, ту же работу, что и весь дорожный: стро-

ными мастерскими, мойкой. Так же есть токарь свой, слесари, сварщики, электрик-аккумуляторщик. Диспетчерская служба работает грамотно.

В эту пору на первом месте, конечно,

О людях

Коллектив здесь хороший. Отмечу особо Галимжана Валиева, Виталия Яковлева, Ильфата Фаракшина, Тагира Мусина. На них большая ответственность – им предстоит технику к сезону готовить. Та-

Китайские ученые делили человеческую жизнь на 7 фаз. «Желанным», к примеру, назывался возраст от 60 до 70 лет – период развития духовности и мудрости



участок

человека, считали они. Это так, к слову. Дело же в том, что Рашат Талипович недавно отметил свой шестого класса я уже летом на тракторе работал. Поля пахал, сеять приходилось. Высоких результатов (в старших уже классах)



65-летний юбилей. Воспользовавшись случаем поговорим с ним и «за жизнь».

О себе

– Родился я в Каргополе, в рабочей семье. Отец был замечательный передо-

стигал. Зарплату нормальную получал. По итогам посевной даже первое место по району имел. Поэтому, наверное, у меня к трудовому элементу, как раньше выражались, закрепилось уважительное отно-



вой тракторист. Он меня, получается, и приучил к технике, к ответственности за дело, которое выполняешь. Шутка ли – с

нение. Люблю честных тружеников, обязательных, дисциплинированных, открытых людей. Не понимаю и не приемлю



завистников, сплетников. Обманщиков на работе не терплю и, если что, избавляюсь от них без сожаления. Но это, пожалуй, случаи редчайшие.

Могу ли я себя назвать счастливым? Да! Но счастливым быть, имей в виду, – надо стараться. У меня дети, семья, интересная и нужная людям работа, взаимное, надеюсь, уважение в коллективе, возможность делать добро – вот составляющие моего личного счастья.

На этих словах наша беседа «за жизнь» завершилась. Но картинка осталась бы неполной без нескольких фраз коллег, которыми они характеризуют юбиляра.

– Считаем нашего руководителя человеком умным, мудрым. Человеком старой закалки, в самом хорошем понимании этого выражения.

– Он очень честный. Не юлит никогда. Если что имеет сказать – обязательно скажет прямо.

– Любую ситуацию принимает близко к сердцу, переживает за всё.

– Если за советом обращаешься – всегда подскажет, чем может – поможет. Никогда не отказывает.

– Руководитель он тактичный, умеющий сдерживать эмоции. Ответственный очень. Отзывчивый и добродушный.

– С юбилеем вас, Рашат Талипович! Здоровья и успехов вам! Ясных дней, светлых чувств!



No comment



Фоторепортаж



Как строили автобаны в Германии

Скоростные дороги – предмет законной гордости жителей Германии.

Германия – единственная страна Европы, где на отдельных участках трасс скорость вообще не ограничена. Нет ничего удивительного в том, что автобаны – одна из любимых тем мужских разговоров. В них непременно упоминается, что: автобаны – это детище Гитлера; они были нужны для военных целей; это был метод борьбы с безработицей; автобаны строили для народа.

На самом деле история автобанов началась задолго до нацистских времен. В январе 1909 года появился проект первой трассы для автогонок. Это была дорога принципиально нового типа, предназначенная исключительно для автотранспорта. Гужевое и велосипедное движение на ней не допускалось, перекрёстки отсутствовали, встречные полосы движения были разделены, на поворотах дорога имела наклоны. В 1912 году такую 10-километровую трассу начали строить в Берлине между Шарлоттенбургом и Ваннзее. Её закончили только к 1921 году.

Идея скоростных автомагистралей буквально витала в воздухе: работы над сходными проектами велись не только в Германии. Особенно далеко продвинулись итальянцы, которые в 1929 году приступили к постройке первой частной автострады (это, кстати, итальянское название того, что в Германии позже назовут автобанами). Строительство должно было впоследствии окупиться за счёт введения платы за проезд. По планам, средств должно было хватать не только на ремонт уже имеющихся дорог, но и на возведение новых.

К 1930 году в Германии накопилась масса теоретических наработок по созданию дорог нового типа. Однако автомобилей в стране было не так уж много, и к массовому строительству автобанов так и не приступили.

Единственную трассу нового типа – 20-километровый участок между Кельном и Бонном – приняли в эксплуатацию 6 августа 1932 года. Инициатором строительства был тогдашний обер-бургомистр Кельна и будущий канцлер ФРГ Конрад Аденауэр. На церемонии открытия он сказал, что это – дорога будущего, «свободный путь для свободных людей».

По иронии судьбы пик строительства автобанов пришёлся на время диктатуры. Нацисты, пришедшие к власти в начале 1933 года, уже 1 мая приняли решение о начале работ по созданию новых автомобильных дорог. При этом использовались проекты, подготовленные в конце 20-х – начале 30-х годов. Было образовано 15 строительных управлений, работы начались сразу в нескольких местах. В них было одновременно занято около 113 тысяч рабочих. Это помогло разрядить в стране ситуацию с безработицей, достигавшей в начале 30-х годов уровня 6 млн человек. Однако следует учесть, что рецепт этого «успеха» Гитлера был весьма прост – нацисты разогнали профсоюзы, запретили стачки, до минимума урезали зарплаты и объявили всеобщую трудовую повинность. По мере укрепления нацистской диктатуры, рабочим на строительстве дорог заменяли заключённые, находившиеся на «трудовом перевоспитании» в концентрационных лагерях. С 1940 года широко использовался труд военнопленных и насильно угнанных в Германию гражданских лиц.

Строительство автобанов продвигалось успешно: если в 1935 году было сдано всего 108 км, то уже на следующий год – 979. К концу 1943 года общая протяжённость автобанов составляла 3 896 км. На этом их строительство было прекращено и возобновилось только через 10 лет – уже в другой стране.

«У нас в Гамбурге»