

С Днём работников дорожного хозяйства

Издание
открытого
акционерного общества
«Алексеевскдорстрой»

Алексеевский Дорожник

ДАЙДЖЕСТ

В праздничный день множество наших коллег получают поощрения.

Награды высшего уровня этого сезона вручены:
Медаль «За строительство транспортных объектов» – Энесу Рахимзяновичу ГАТИНУ, заместителю генерального директора по эксплуатации автодорог.

Благодарности Министерства транспорта Российской Федерации –

Гульнаре Рафаиловне ГАЙФУЛЛИНОЙ, начальнику договорного отдела,

Антону Александровичу СТЕПАНОВУ, асфальтобетонщику, Виктору Николаевичу УСАНОВУ, водителю,

Геннадию Петровичу ИВАНОВУ, машинисту автогрейдера,

Владимиру Ивановичу ПРОСНЕВУ, машинисту бульдозера,

Сагиту Нагимовичу СИБАЕВУ, машинисту бульдозера,

Алексею Ивановичу ЮРТАЕВУ, машинисту автогрейдера.

Поздравляем!

С праздником!



В текущем строительном сезоне нами был выполнен огромный объем работ в двенадцати районах республики.

Много мы сделали в рамках Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на улицах Казанской агломерации, Нижнекамска. Продолжили осваивать Федеральную Целевую Программу по устройству подъездов к населённым пунктам, работать по программе обустройства дворовых территорий в Нижнекамске, Лениногорске, Чистополе. Отлично потрудились в городе Болгар, в нашем родном посёлке Алексеевское.

Проводили мы работы на опорной сети дорог Республики Татарстан. Традиционно большой объем работ выполнен на дорогах федерального значения, где главным объектом был капитальный ремонт трассы Казань-Оренбург. Мы благодарим всех сотрудников нашего предприятия за слаженность, которая позволяет нам оставаться флагманом дорожно-строительной отрасли нашей республики.

Профессия дорожника сложна и

ответственна. За каждым километром трассы – напряжённый труд людей, от которых зависит бесперебойное сообщение между городами и посёлками.

Уважаемые ветераны и работники дорожного хозяйства!

Примите искренние поздравления с праздником, который отмечает не только те, кто строит автомагистрали и мосты, но и те, кто круглый год обеспечивает содержание и эксплуатацию сложного дорожного хозяйства, надёжные и безопасные автомобильные пути между населёнными пунктами нашей республики.

Мы уверены, что строители дорог и впредь будут делать всё, чтобы передвижение по транспортным артериям, окутавшим пространство Татарстана, всегда оставалось максимально комфортным и удобным.

От всей души желаем всем вам крепкого здоровья, новых достижений и успехов в профессиональной деятельности, добра и благополучия, праздничного настроения и много километров новых дорог!

Администрация
ОАО «Алексеевскдорстрой»

Экспансия на

В текущем строительном сезоне нашим дорожникам приходится работать не только в родном Татарстане, но и на выезде.

Трёхкилометровый участок трассы М-5 «Урал» реконструируется в Оренбургской области.

Подготовительные работы ведутся на крупнейшем за всю историю предприятия объекте – реконструкции 20 километров участка трассы М-7 «Волга» в Республике Башкортостан.

Объекты ответственные. Отработать на них нужно с максимальной отдачей и качеством. Впрочем, алексеевцы по-другому не умеют.

Так далеко наши дорожники ещё не забирались. Трасса автомобильной дороги М-7 «Волга» на участке 1231-1251 километры расположена на северо-западе Республики Башкортостан. Проходит она по Дюртюлинскому и Кушнаренковскому районам. От Алексеевского считать – без малого 400 километров получается.

На таком удалении от дома всё кажется необычным. Башкирия живёт в другом часовом поясе: день там начинается на два часа раньше, чем у нас. Несколько отличен климат. Он характеризуется как континентальный – имеет чётко выраженные сезоны года (в Татарстане – умеренно континентальный). Ко всему этому придётся привыкать.

На реконструируемом участке трасса пересекает три водотока – реки с интересными названиями: Зипаньязы, Евбаза и Большая Евбаза.

В проекте принят вариант проложения трассы по существующему направлению с максимальным использованием параметров существующей автодороги.

На подготовительном этапе предусма-

Трасса М-7 «Волга» (протяжённость 1351 километр) представляет собой автомобильную дорогу федерального значения, проходящую через Москву, Владимир, Нижний Новгород, Казань и Уфу. Она считается основной автомобильной дорогой, связывающей Дальний Восток с европейской частью России, так как именно М-7 обеспечивает кратчайший путь от Москвы к восточным регионам страны. Является фрагментом европейского маршрута E22. Участок от Елабуги до Уфы относится к европейскому маршруту E017.

тривается выполнение комплекса следующих работ по подготовке территории строительства: переустройство инженерных коммуникаций (линии связи, электрокабели, воздушные линии



Строительство базы на окраине села Таймурзино



Рубка деревьев вдоль трассы М-7

ВОСТОК

электропередачи, газопроводы, нефтепроводы и водопроводы); рубка деревьев и корчевка пней; разборка сооружений на существующей дороге: водопропускные трубы, дорожные знаки, барьерное ограждение, сигнальные столбики; снятие плодородного слоя почвы из-под подошвы земляного полотна и с откосов существующего земляного полотна; срезка асфальтобетонного покрытия существующей автодороги; разборка существующей автодороги в местах устройства водопропускных труб; устройство временных объездных дорог (в местах устройства водопропускных труб).

К наиболее сложным и объёмным видам подготовительных работ относятся работы по переустройству инженерных коммуникаций, устройству временных объездных автодорог.

Далее будут здесь строиться и перестраиваться искусственные водопропускные сооружения, мостовые переходы и транспортные развязки.

Итогом же этого огромного количества работ через несколько лет станет современная четырёхполосная магистраль, снабжённая всей необходимой инфраструктурой.



Дорога М5 «Урал» имеет протяжённость 1879 километров. Трасса федерального значения, пролегающая от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска. Является частью дороги Е30 европейской сети маршрутов и азиатского маршрута АН6. Ответвление дороги на Екатеринбург – это участок азиатского маршрута АН7.



Реконструкция участка трассы М-5 «Урал»

Новая лаборатория в действии

В строительном сезоне 2019 года одним из главных объектов ОАО «Алексеевскдорстрой» был капитальный ремонт автомобильной дороги Р-239 Казань-Оренбург на участке 164-175 километры.



В проекте было предусмотрено выполнение слоёв покрытий из асфальтобетонных смесей по новым нормативным документам. В связи с этим было решено расширить область аккредитации дорожно-строительной лаборатории и приобрести необходимое оборудование для проектирования новых асфальтобетонных смесей по объемно-функциональной методологии Superpave (SUPERior PERforming Asphalt PAVements – асфальтобетонные покрытия высочайшего качества).

Сложностью выпуска асфальто-

бетонных смесей Superpave являлась выдержка постоянного и неизменного гранулометрического состава. В дорожно-строительной лаборатории запроецирована и отработана технология, которую удалось получить в результате трудоёмкой и сплочённой работы лаборатории и операторов асфальтосмесительной установки.

Для строительства покрытий из смесей Superpave разработаны технологические карты на основе актов пробной укладки и уплотнения.

В настоящий момент ведутся иссле-

дования на стойкость к колее пластичности на приборе SmartTracker всех выпускаемых в ОАО «Алексеевскдорстрой» асфальтобетонных смесей. При этом наиболее стойкими к колее оказались новые виды асфальтобетонных смесей Superpave. Планируется вести постоянный круглогодичный мониторинг участка автомобильной дороги с данным покрытием.

Можно выделить основные положительные качества применения смесей Superpave: практика и научно-исследовательский

опыт зарубежных и в последнее время отечественных исследований показывает, что применение асфальтобетонных покрытий, запроецированных по системе Superpave, приводит к повышению качества и долговечности, в сравнении с асфальтобетонами, запроецированными по ГОСТ 9128-2013 и ГОСТ 31015-2002. Применение смесей Superpave позволяет значительно снизить лабораторную нагрузку и сократить время получения результатов испытаний асфальтобетонных смесей, в сравнении с асфальтобетонами, запроецированными по ГОСТ. Система Superpave позволяет снизить количество проходов гладковальцовых катков до 6-8 по одному следу, что приводит к уменьшению отряда механизмов при укладке и повышению производительности труда.

Павел БУЛАНОВ,
главный технолог
ОАО
«Алексеевскдорстрой»



В ОАО «Алексеевскдорстрой» есть несколько бригад, работающих на укладке асфальтобетона. Центром, конечно, является именно укладчик. Чаще всего, в нашем случае, это VOGELE. Но есть в единственном экземпляре и другая техника – VOLVO. На нём машинистами работают Ильдар ЗАГИДУЛЛИН и Евгений ЯКИМОВ. Зададим им несколько вопросов.



Наши люди

Машинисты асфальтоукладчика

– Есть ли разница в управлении, эксплуатации укладчиков этих двух мировых брендов?

– Да, есть немного. Но это не существенно. Здесь главное – понять общий принцип работы. По-

нял – сумеешь работать на любой машине.

– Вам приходится работать и на трассе, и на городских улицах, и во дворах. А где дело идёт веселее?

– Заметили мы, что в населённых пун-

ктах работаете интереснее. Как будто время быстрее идёт.

– Как считаете, кто угодно сможет стать машинистом укладчика?

– Получить допуск, в принципе, может любой механизатор.

Но он должен будет воспитать в себе некоторые необходимые качества: внимательность, усидчивость, пространственное воображение, умение согласованно работать в группе.

– За плечами у вас уже не одна сотня километров построенных и реконструированных дорог. Какое чувство испытываете вы, проезжая по ним?

– Бывает по-разному. Иногда переживаешь за вдруг появившуюся неровность, но чаще всего – гордость за себя, за наш коллектив. Приятно осознавать, что эту дорогу, вложив в неё частичку своей души, сделал ты и твоя бригада, создав комфортные условия для передвижения по ней тысячам и тысячам наших сограждан.





Юбилейную дату отпраздновал недавно водитель Геннадий Алексеевич КОЛЕДОВ – старший представитель одной из многочисленных династий дорожников.

Так уж сложилось, что из сорока трёх лет за баранкой только два года водил он большую машину, молоковоз, все прочие автомобили (включая армейскую службу, где также шоферил) были у него легковые.

А коли так, значит, возит Геннадий людей – «груз», самый ценный из всех существующих. И здесь, полагает юбиляр, имеют место разные тонкости.

нужно любить. Не понимаю тех, кто позволяет себе то по капоту кулаком стукнуть, когда сломалась она, то обругать её чёрными словами. Неверно это. Считаю, друга своего, соратника ближайшего, да ещё и бессловесного, обидел. В таких руках

боты водителя.

Кстати, ответственность за любую ситуацию на трассе должен ты всегда на себя брать. Ведь неизвестно, насколько опытные прочие участники движения и не надо надеяться на их правильную реакцию в критических случа-

Наш юбиляр

Крепче за баранку, Геннадий!

«Считаю я, это не просто работа, а служба. В каком-то смысле, следование некоему «уставу», требования которого выполнять нужно неукоснительно. Ты постоянно обязан подстраиваться под тех, кто доверился тебе. О себе, о своём личном времени думать здесь не приходится. Ты безоговорочно обязан осуществлять рейсы, запланированные руководством. И тут уже никаких капризов – утро ли раннее, ночь ли, праздничный или воскресный день. Если нужно ехать – без разговоров. Сел и по-

ехал. Это одна сторона. Другая, не менее важная – отношение к машине. Машину содержу всегда в чистоте и исправности. Грязной она, практически, у меня не бывает. Некоторые, слышал, даже завидуют мне – как оно всё ловко получается.

А секрет здесь простой. Такое отношение к делу – любому – привили мне родители в далёком моём детстве. Порядок должен быть во всём: в доме, саду, огороде, гараже, везде. Её, науку эту, я своим детям передал. По-моему, не без успеха.

Машину свою, какая б она ни была,

техника только чаще ломаться будет, да ещё и подведёт в самый неподходящий момент.

Одними из главных профессиональных черт хорошего водителя должны быть внимательность и спокойствие. Сейчас, когда транспортный поток на дорогах, не в пример прошлым годам, стал очень плотным, это особенно важно. Соблюдать все правила, не лезть на рожон, уступить дороге торопыге, мигающему сзади фарами, не разгоняться до «космических» скоростей, как бы ты не опаздывал – вот залог безаварийной ра-

ях. В профессиональной шофёрской среде на эту тему несколько грубее выражаются, понятнее что ли, но те слова в газетах обычно не печатают.

Такой вот получился монологовый рассказ. Что ж, неплохо. Должны же старшие товарищи делиться своим опытом с коллегами.

Остаётся нам только поздравить Геннадия Алексеевича теперь уж с тремя праздниками сразу: с юбилеем, Днём дорожника и Днём водителя.

Удачи на дорогах!

Фото из архива

Хочешь не хочешь, но копяты архивные материалы, или, как говорят газетчики, «загашник». Что-то пропадает вовсе, а что-то всё же доходит до газетных полос. Сегодня именно такой случай. Около полугода лежали эти фотоснимки, ждали своего часа. Дождались... Известно – «лучше поздно, чем никогда».

Невидимый фронт

Далеко не все в нашем большом коллективе заняты именно строительством дорог. Есть множество представителей профессий нужных, но не таких уж «публичных». А они тем не менее также достойны похвалы за свой труд.

Биллярский участок: Юрий ЕРЕМЕЕВ, слесарь по ремонту автомашин; Александр

ВИЛКОВ, токарь; Александр БЕГУНОВ, механизатор; Сергей СОКОЛОВ, зав. Биллярским РММ;

Спасский участок: Владимир ГАРТИН, вулканизаторщик; Вла-

димир АЛЕКСЕЕВ, токарь; Юрий ПОМОРОВ и Андрей БУТОРОВ автоэлектрики.

Алексеевский участок: Сергей ХЛОПУНОВ, слесарь по ремонту радиаторов.





Ильдус МУХАММЕДОВ

*Сколько лет, сколько зим...
Унеслись года...
Молодыми пришли,
А теперь – седина.
Дети многие наши
В упряжке одной,
Внуки скоро придут,
Ну а мы на покой.
Молодым здесь дорога,
Старикам здесь почёт.
Мы – ДОРОЖНИКИ, значит,
Этот труд не умрёт!*

«Старость нас дома не застанет!»

Говорят, что выйдя на пенсию, люди страдают от одиночества, от своей невостребованности и чувства «ненужности». Возможно, для борьбы с этими бедами, а возможно, и по другим причинам, пенсионеры-дорожники решили вести жизнь активную. В чём же она заключается?

«Нам повезло, – рассказывает Евгений Иванович БОРОВКОВ, – что у нас руководство такое активное и отзывчивое. Кроме того, что мы сами иногда собираемся, нам, что главное, периодически средства и транспорт выделяют, приобретают билеты на концерты, в музеи.

Побывали мы в Историческом музее, в Болгарах; в Казанской филармонии, на концерте; на спектакле в Чистополе. В Пирамиду казанскую несколько человек в прошлом году приглашали – День дорожника отметить. Короче, ведём активную жизнь. Для нас, пенсионеров, это важно. Встретиться, пообщаться, былые времена вспомнить. От того, как говорят, и душа молодеет. Похваляюсь, что мы с Ильдусом Газизовичем (Мухаммедовым) ещё и в алексеевском ветеранском хоре поём. Замечательное для души занятие.

Пользуясь возможностью, всех дорожников с праздником профессиональным поздравляю, а администрации предприятия и лично Фоату Валиевичу и Екатерине Петровне (Ласточкиной) огромное спасибо передаю от нас, от пенсионеров. Добра вам!».



«Бойцы вспоминают минувшие дни...»

*Из рассказов Евгения
Ивановича БОРОВКОВА,
работавшего прорабом
в Алексеевской дорожно-
строительной организации*

После заполнения Куйбышевского водохранилища (1956-57-й годы) на автодороге Казань-Оренбург через реку Кама стала действовать паромная переправа Сорочьи Горы-Алексеевское. Пристань в Алексеевском находилась в районе старых складов Сельхознаба. Наладились пассажирские перевозки. Переправиться можно было на одном из двух «паромов» на – самоходной барже или барже с буксиром. Также заходили к нам два теплохода: «Анри Барбюс» и «Вера Засулич».

В начале 70-х годов силами ДСУ-2 (г. Чистополь) была произведена реконструкция дороги Чистополь-Алексеевское и вновь построена дорога Алексеевское-Мурзиха. Кстати, только после её ввода в эксплуатацию стала действовать переправа Мурзиха-Сорочьи Горы.

Далее бригада прицепных скреперов ДСУ-2 приступила к строительству новой трассы Казань-Куйбышев (ныне г. Болгар) на участке М. Курнали-Базарные Матаки (современное название Алексеевское-В. Колок), которая стала пролегать в стороне от деревень Бутиеровка, Сергиевское, Кошаново, Масловка, Ромодан (старая дорога проходила через все эти населенные пункты).

В середине 80-х на содержании нашего, Алексеевского, ПДУ-2439 находилось только три дороги. Протяжённость обслуживаемых участков составляла 199 километров: Казань-Куйбышев – 28 километров; техника: автогрейдер и прицепной грейдер. Алексеевское-Билярск – 45 километров; техника: два прицепных грейдера. Муслюмино-

Билярск-Мамыково – 33 километра; техника: 2 грейдера и бульдозер ДТ-75 (участок в Билярске).

Все прицепные грейдера были на металлических колесах. Конструкция неудобная и очень шумная. Как тогда говорили, «на другом конце села слышно, когда дорожники на работы выезжают».

Зимой занимались содержанием и очисткой дорог от снега, часто при заносах открывая движение по полям. Весной разрабатывали в лесу деланку, заготавливая и забирая самовывозом около 500 кубометров брёвен, из которых затем в РайТопе (была такая организация) пилили доски для летнего ремонта деревянных мостов. Летом грейдер-элеватором возводили по 5-7 километров земляного полотна.

В 1979 году в Татарстане прошёл сильный паводок. В ночь с 30 апреля на 1 мая оказались разрушенными 55 мостов.

В Алексеевском районе на дороге Казань-Оренбург паводком было уничтожено три железобетонных моста: в М. Курналях, Сахаровке и около д. Утяково. На дороге Алексеевское-В. Колок около с. Демидовка разрушились железобетонный мост и выходной оголовок трубы.

На дороге Алексеевское-Билярск снесло деревянный мост в Б.Тиганах. Пострадали 2 трубы, около Куркуля и Ар. Барана.

В течение двух недель движение на этих направлениях было восстановлено по объездным дорогам. Строительством мостов в районе занялся Нижнекамский участок Заинско-

го Гидромонтажа (за счёт финансирования управлением Татавтодор).

После восстановления размытых мостов продолжилось строительство новых – замена деревянных на современные железобетонные конструкции.

Земляное полотно стали возводить на основа-

нарядке Татавтодора поехали мы в Набережные Челны за первыми КамАЗами. Получили три штуки, три автосамосвала. Здесь не обошлось без новогоднего «сюрприза» – одна из машин, как выяснилось, скомплектована была «в африканском исполнении», то есть, без печки. А



Алексеевские дорожники на фоне первого самоходного катка. Фото Е. Боровкова. 1980-е годы

нии «Указа об отработке натурой» силами колхозов и совхозов. Так были построены дороги с мостами на Родники, Сухие Курнали, Б.Тиганы-Б.Полянки, Билярск-Мараса.

В середине 90-х в Алексеевский дорожный участок был передан Сергиевский АБЗ. Для вывозки асфальтобетонной смеси в дорожном было две автомашины – самосвал ЗиЛ и самосвал Колхида (обе списанные). А вот укладчик – волокушу – сделали сами. Но после укладки асфальта нашей самоделькой, по дороге ехалось, как по шиферу – ведь ровности она не обеспечивала и получались сплошные волны.

Перед Новым годом, (28 декабря 1987 г.) по раз-

морозы стояли тогда под 30 градусов. Машины же ещё надо было в Башкирию сгонять за кузовами.

Делать нечего, поехали. Водитель «африканского» автомобиля, правда, через каждые 50 километров останавливался, чтобы погреться в сопровождавшем РАФике, микроавтобусе. В Алексеевское они приехали ночью 1-го января. Новый год отметили в дорожном участке – домой идти просто не было сил.

Сюрпризы с теми машинами продолжались и далее. В первый же год у одной из них дважды меняли кабину.

Не выдержав таких испытаний водитель с неё сбежал – пересел на грейдер.

Наших ближайших партнёров, «ООО «Мостовик», успешно трудящихся под руководством Рустема ВАЛИЕВА, знают далеко за пределами Алексеевского района. Сколько мостов построили, сколько прочих работ выполнили они – не пересчитать. Эта компания создана была в 2006 году, когда возникла острая необходимость ремонтировать старые и строить новые мостовые сооружения. Задачу тогда решили кардинально – заново организовали предприятие, определив круг его первостепенных задач. Со временем приобретена была необходимая техника, оборудование, и за дело взялись высококлассные специалисты. Сейчас алексеевские мостовики работают сразу на нескольких объектах. Готовится сдача их в эксплуатацию. Пока же стройка идёт в штатном режиме, пока наводится последний лоск на почти завершённые шикарные инженерные конструкции, можно немного отвлечься от серьёзного тона и порассуждать на темы несколько отвлечённые. Исторические, например.

О мостах, монетах

Один из вновь построенных ныне мостов перекинулся через пересохшую почти речку Большая Бахта в селе Старое Иванаево Чистопольского района. Интерес к этому местечку вызван не столь современной конструкцией, сколь полуразрушенным старым мостовым переходом. Его решили оставить вроде памятника былым временам (нижнее фото).

Древние строения всегда вызывают ин-

терес и уважение. Хочется узнать их историю, имена инженеров, заказчиков.

Информация часто бывает очень скудна – это ж не Питерские знаменитые сооружения. Здесь удалось лишь выяснить, что через Иванаево (до 1920 года – центр Старо-Иванаевской волости Чистопольского уезда!) проходил ранее Оренбургский тракт. Именно поэтому, видимо, и выстроен был здесь столь капиталь-

ный мост. В селе, кроме волостного правления, земской школы, торговых лавок и церкви, располагался этапный дом (помещение для конвоируемых заключённых). Народу в прежние годы проживало здесь много больше, чем сейчас. В 1908 году согласно переписи насчитывалось 1320 человек. Теперь – сотня с небольшим. Мост, если верить рассказам местных граждан, сооружён в том же, 1908-м, году.

Говорят, была на нём небольшая, «со спичечный коробок»(?) табличка с датой постройки, но где она – не известно. Даже место её крепления обнаружить не вышло.

Зато бригаде Сер-



гея Харина, строившей новый мост, случилось найти кое-что другое – двухкопеечную монету 1812 года. Сейчас она (монета, конечно, а не бригада) находится в Музее дорожников.

Монетка далеко не редкая, у нумизматов не особо ценя-

Прим.ред.) какого-то из мостов в Алексеевском, нашла означенную выше денежку, которую, в итоге, сумела продать, укрепив тем самым на некий срок незавидное финансовое положение рядовой советской семьи в тяжёлое послевоенное время.



Наша История

и Земстве

щаяся. Её разговорные названия – грош, двушка.

Выпущена она была в эпоху Александра I Благословенного Екатеринбургским монетным двором (буквы ЕМ на реверсе – Екатеринбургская Монета). Рассмотрев аверс, под лапами орла обнаруживаем инициалы Николая Мундта, минцмейстера (в переводе с немецкого – «монетного мастера»), начальника производства на монетном дворе.

Купить на 2 копейки в 1812 году можно было, скажем, 200 граммов говядины. Цены тогда тоже часто менялись от различных причин.

Интересный факт: доподлинно известен как минимум один случай находки «дорожниками» золотой монеты – пятирублёвика царского чекана – в 50-е годы прошлого века. По рассказам одного из Алексеевских старожилов, его старшая сестра, отбывая дорожную повинность на строительстве (вероятно, ремонте –

Возможно, таких ситуаций было много больше, но о них, обычно, помалкивают.

И ещё о мостах. Есть симпатичное сооружение, довольно неплохо сохранившееся, в селе Чуваши Елтан Чистопольского района. На нём и табличка чугунная (на фото) до сих пор имеется и отдельно год 1911 барельефно бетоном «напечатан» и заказчик указан. Аббревиатура КГЗ, оказывается, расшифровывается как Казанское Губернское Земство. «Земства – выборные органы местного самоуправления в Российской империи. Были введены земской реформой 1864 года. К 1914 году земства существовали в 43 губерниях Европейской России. Упразднены в 1918-1919 годах». По его заданию господина Иван и Станислав Генриховичи Грингоф этот мост через реку Малый Черемшан и построили.

«При строитель-



стве мостов фирма обычно предлагала одинаковые стартовые условия: солидную гарантию на мост собственной конструкции, обязанность предоставить на строительную площадку инструменты и материалы, проведение земляных работ по расчистке места и вывозу грунта. При возведении обещалось использовать портландский цемент лучшего качества, очищенное от грязи и ржавчины литое железо, чистый, про-

мытый и сухой песок, мелкий каменный щебень. Грингоф предоставлял земской управе «такой способ контроля за производством, какой она найдёт нужным».

То есть, относились к своему делу добросовестно, ответственно, потому и такими клеймами сооружения снабжали.

Кстати, по рассказам местных жителей, была на этом мосту ещё пара бронзовых гербов. Но их некие ушлые «любители старины» давно сняли.

История российских дорог

В молодой советской стране с 1920-х годов проводились опыты по стабилизации грунтовых дорог известью, битумом. Для возведения «настоящих» трасс катстрофически не хватало средств.

Технические журналы, кроме прочих, публиковали статьи о том, как строить дороги деревянные – из осиновой пашки круглого, квадратного или шестиугольного сечения. Их рекомендовали как дешёвую замену асфальту и камню в той местности, где поблизости нет других материалов. Ствол диаметром

около 20 сантиметров ошкуривался и распиливался на чурки длиной 15 или 18 сантиметров.

При необходимости заготовки «на квадрат» или «шестигранник». Устанавливались пашки на торцы, тесно друг к другу. А вот расклинцовка шлаком, гравием или мелким щебнем делалась неплотная – во избежание выпучивания в дождливую погоду.

*Из архива
Музея дорог
и дорожного
строительства
ОАО
«Алексеевскдорстрой»*



ВРЕДНЫЕ СОВЕТЫ (шутка юмора)

Сегодня я расскажу тебе как стать королём дорог. Следуй моим советам, и ты в полной мере насладишься процессом вождения сам и доставишь неопишное удовольствие другим участникам движения.

Выехав на дорогу, расслабься, ты наконец-то в том месте, где ты главный и можешь ехать по своим правилам, так как все остальные люди и так уже счастливы просто находиться на одной дороге с тобой.

Выкинь весь мусор, скопившийся в машине прямо в окно – соблюдай чистоту в автомобиле.

Не забывай, что в стране кризис, поэтому эконо-

мь на всём, на чём только можно, показывая пример другим. Например, постарайся лишний раз не включать сигнал поворота, чтобы невзначай не перегорела лампочка.

Экономия топлива тоже важна, поэтому поворачивая на перекрёстке налево, пересекай его с выездом на встречную полосу, то есть по кратчайшей прямой, тем самым ты хоть немного, но сэкономишь бензин, а как говорится, копейка рубль бережёт.

Будь на дороге эпатажным и загадочным. Если стоишь на светофоре в левой полосе и собираешься повернуть налево, то не включай указатель поворота, пока на светофоре не

загорится зелёный свет. И только после того, как зажёгся зелёный, включай левый поворот. Стоящие сзади тебя водители, которые собирались поехать прямо и стали за тобой, так как ты не показывал поворот, будут тебе благодарны, так как пропуская поток встречного транспорта, не смогут двигаться и будут вынуждены наслаждаться утренними красотоми. Поверь, они тебе потом ещё спасибо скажут.

Мы с тобой за безопасность дорожного движения, поэтому показывай другим водителям пример безопасной езды, выезжай в левую полосу и двигайся со скоростью 20-30 километров в час. Обгоняющие тебя справа водители, будут преисполнены чувства благодарности и восхищения.

И ещё одна немаловажная деталь – всегда борись за чистоту в своём городе, не допускай скопления луж на дорогах. Увидев лужу, проезжай её на максимальной скорости, что бы разбрызгать побыстрее грязную воду в стороны и очистить дорогу. Не обращай внимание на пешеходов, стоящих около лужи. Они бы поступили так же, ведь чистота важнее.

