

С нами не заблудишься и не соскучишься!

АВТОМОБИЛЬНЫЕ

дороги

10·96

17.10.1996

250
ЛЕТ
ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Поздравляем
дорожников
России
с юбилеем
отрасли!



Валентин РУБАН,
Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото),
наши спец.корр.



ОТ СЕДОГО КРЕМЛЯ ДО ЗОЛОТОГО РОГА

Заметки об автопробеге Москва—Владивосток

Во Владивостоке, на берегу бухты Золотой Рог, кто-то из моих друзей сказал: "Ну вот и все — автопробег закончился, автопробег ушел в историю". Грустно было слышать эти слова. Но, как говорится, факт есть факт: автопробег Москва—Владивосток, посвященный 250-летию дорожной отрасли России и 100-летию автомобильного транспорта, преодолев расстояние в 10012 километров, финишировал 18 августа на берегу Тихого океана. Но несправедливо было бы говорить, что он бесследно ушел в историю. В душе каждого из 35 участников он останется навсегда. Его долго будут помнить и те, кто нас радушно встречал в городах и селах великой нашей России.

23 июля, когда два десятка автомашин, старательно расписанных художниками, стартовали под добрые напутственные слова министра транспорта России Николая Петровича Цаха, представителей мэрии Москвы, администрации Московской области, известного певца Олега Газманова, вряд ли кто четко представлял, что даст этот пробег. Главной и на тот момент единственной целью было благополучно дойти до Владивостока. Предстоящие встречи с представителями администраций областей, краев, республик, руководителями дорожных организаций, общественными организациями, средствами массовой информации решено было использовать главным образом для привлечения внимания к бедственному положению дорожной отрасли. И, честно говоря, было не до шуток, когда нас спрашивали: так что ж, ударим автопробегом по бездорожью? Нет, просто хотелось аргументированно и доходчивее объяснить людям руководящим и простым, что если в России не будет дорог, то все эти реформы, рыночная экономика, обещанное процветание останутся пустым звуком.

Потом мы много раз убеждались в этом. И было обидно за свою Родину, великую и бедную. Невольно вспоминались все правители России, которые так и не смогли избавиться от одной из наших исторических бед — бездорожья. Неужели простая истина, что жизнь там, где дороги, требовала каких-то дополнительных доказательств?

В глухой тайге, где дорога — не дорога, а немного накатанная колея или же просто просека, идущая по крутым склонам высоченных сопок, истина эта была особенно наглядна. Ни жилья, ни полей, ни людей. Глушь.

Да что там тайга... Взять, к примеру, вятскую или пермскую деревеньку, стоящую на обочине проселоч-

ной дороги, или же ту, что прижалась к асфальтобетонному шоссе. Небо и земля! Где современная дорога, там и дома кирпичные, поля возделаны, фермы приличные. А в глухих деревнях все, как сто и двести лет назад. Убогие избенки, покосившиеся изгороди, грязь и запустение.

На границе между Кировской и Пермской областями военные дорожные строители, которые ведут прокладку дорог в тех местах, видно, решили на свой лад хоть как-то сгладить неприятное впечатление, которое создавала размокшая красная глина грунтовой дороги. Они поставили вдоль нее полосатые верстовые столбы, какие здесь были еще во времена, наверное, Екатерины. Эффект был достигнут. Такое впечатление, будто попали мы в восемнадцатый век. Казалось, что вот-вот из-за поворота вылетит лихая ямщицкая тройка, а из приземистых потемневших от дождей и времени изб выйдет бородатые крестьяне в лаптях и зипунах.

Люди действительно выходили на обочины по всему пути нашего следования. Тепло и добросердечно приветствовали нас. Кто крестил наши машины, кто бросал цветы, кто выкрикивал напутствия. Это было очень трогательно. От души хотелось пожелать всем этим людям счастья и благополучия. Тем более сейчас, когда особенно трудно в России. С кем бы мы ни беседовали во время наших коротких остановок от Москвы до Владивостока, почти все говорили одно и то же: нет работы, а если и есть она, то месяцами не платят зарплату.

Нелегко и дорожникам. Самый главный вопрос, который в той или иной форме задавали руководители и специалисты дорожных организаций, — когда же наконец будет достаточное финансирование? Особенно часто возникал разговор на эту тему на региональных

ПРОБЛЕМНЫЙ РЕПОРТАЖ

250 ЛЕТ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru





Зладивостоком должна быть проложена автомобильная дорога, которую метко называли "хребтом России". Да, есть надежная Транссибирская железнодорожная магистраль. Но она не в состоянии вдохнуть жизнь в отдаленные регионы Сибири и Дальнего Востока. Ведь без автодорог даже соседние области и районы не могут поддерживать транспортных связей. А именно сейчас это так необходимо. В рыночных условиях, когда хозяйственная деятельность регионов становится все более самостоятельной, значение "хребта России" трудно переоценить. Только автоперевозки могут оживить экономику этих ныне глухих медвежьих углов. Что уж там говорить, многое сделано для освоения огромных просторов Сибири. Однако пока это лишь небольшая часть работы. Далеко еще до осуществления цели, которую завещал великий Ломоносов: богатство России должно прирастать Сибири.



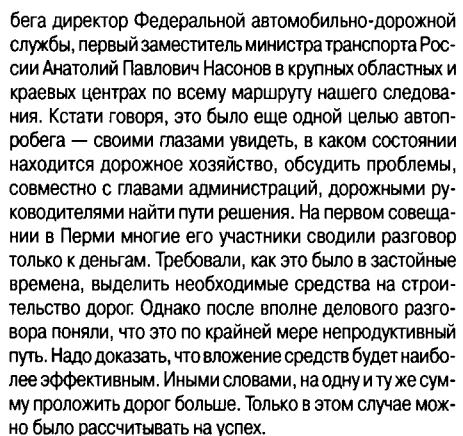
Немало сейчас трудностей в нашей жизни. Но так уж случилось, что именно в эти годы пришло четкое осознание необходимости развития дорожной сети России. Вспоминаю разговор с одним из руководителей Костромской области. За годы реформ, говорил он, в области построено столько километров дорог, сколько их не было проложено за десятки предыдущих лет. И это закономерно. Речной флот стоит на мертвом приколе у причалов, железная дорога, будучи многие годы всевластным монополистом, непомерно взявила тарифы. Вся надежда на автомобильные дороги.



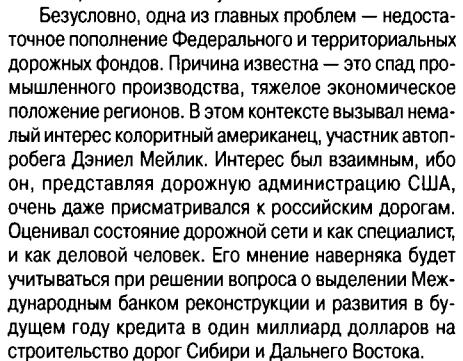
Почти месяц находились в пути участники автопробега Москва—Владивосток, который по праву можно назвать международным. В нем ведро принимали участие, кроме американцев, и финны. Позади не только тысячи километров, но и масса впечатлений, запоминающихся встреч. Этот материал, который мы предлагаем вашему вниманию, скорее всего предисловие. В следующих номерах журнала мы опубликуем путевые очерки, в которых постараемся подробнее рассказать о впечатлениях и встречах. Мы надеемся, они будут интересны не только специалистам-дорожникам, но и широкому кругу читателей.



бega директор Федеральной автомобильно-дорожной службы, первый заместитель министра транспорта России Анатолий Павлович Насонов в крупных областных и краевых центрах по всему маршруту нашего следования. Кстати говоря, это было еще одной целью автопробега — своими глазами увидеть, в каком состоянии находится дорожное хозяйство, обсудить проблемы, совместно с главами администраций, дорожными руководителями найти пути решения. На первом совещании в Перми многие его участники сводили разговор только к деньгам. Требовали, как это было в застое времена, выделить необходимые средства на строительство дорог. Однако после вполне делового разговора поняли, что это по крайней мере непродуктивный путь. Надо доказать, что вложение средств будет наиболее эффективным. Иными словами, на одну и ту же сумму проложить дорог больше. Только в этом случае можно было рассчитывать на успех.



Безусловно, одна из главных проблем — недостаточное пополнение Федерального и территориальных дорожных фондов. Причина известна — это спад промышленного производства, тяжелое экономическое положение регионов. В этом контексте вызывал немалый интерес колоритный американец, участник автопробега Дэниел Мейлик. Интерес был взаимным, ибо он, представляя дорожную администрацию США, очень даже присматривался к российским дорогам. Оценивал состояние дорожной сети и как специалист, и как деловой человек. Его мнение наверняка будет учитываться при решении вопроса о выделении Международным банком реконструкции и развития в будущем году кредита в один миллиард долларов на строительство дорог Сибири и Дальнего Востока.



Глубокое заблуждение считать автопробег прогулкой. Как мы все убедились, это тяжелая и полезная работа. Участники автопробега, среди которых было немало руководителей дорожных предприятий, по-разному воспринимали и оценивали ситуацию. Однако, как говорится, даже дилетанту было ясно, что между Моск-





В 1977 году
награжден
орденом
"Знак Почета"



Издается с 1927 года

Журнал зарегистрирован
Комитетом Российской Федерации
по печати.
Регистрационный номер 014213.

Учредители:
Федеральный дорожный департамент
Минтранса Российской Федерации.
ЗАО «Издательство «Дороги».
Издатель:
ЗАО «Издательство «Дороги»
Генеральный директор Поляков В.Ф.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ :

главный редактор
ПОЛЯКОВ В.Ф.,
главный художник
АКУЛИНИНА О.И.,
заместитель главного редактора
(редактор номера)
АСТАШИН В.В.,
первый заместитель генерального
директора издательства
ИЛЬИНА Р.П.,
заместитель генерального директора
КАЯЕВ А.Н.,
заместитель главного редактора
НИКИТУШКИН А.Н.,
заместитель генерального директора
издательства — первый заместитель
главного редактора
РУБАН В.С.,
заместитель генерального директора
издательства
СОРОКИН Ю.К.,
редактор приложения «Дорожник»
СТАРОСТИН В.И.

ОТДЕЛЫ ИЗДАТЕЛЬСТВА:

общественных связей
АФАНАСЬЕВ О.Ф.,
рекламы
КУШНИРЕНКО Н.В.,
распространения
КРАШОНКИН А.А.

компьютерная верстка
ПРОКУДИНА Л.А., БАРСУКОВ В.П.
Рисунки СЕНЧАГОВА Д.В.
Фото ЗАГУМЕННОВА В.А., АСТАШИНА Ю.В.,
СТОНАЛОВА Е.Б., ПОЛЯКОВА В.Ф.,
РИА "НОВОСТИ".

Адрес редакции:
129090, г.Москва, ул.Щепкина, 11.
Тел.: (095) 284-38-38 (факс), 284-31-89.
Телеграф 11153 «ПИКЕТ».
Телекс 911531.

Тираж — 30 000 экз. Формат 210 x 287.
Цветоделение и подготовка
к печати — типография А.С.Пушкина.
Отпечатано в ТОО "Офсет Принт Москва".
ISSN 0005-2353

© «Издательство «Дороги» 1996

Октябрь 1996 г.

В Н О

250 ЛЕТ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

1

ПРОБЛЕМНЫЙ РЕПОРТАЖ

От седого Кремля до
Золотого Рога

Заметки об автопробеге
Москва—Владивосток



4 ПОЗДРАВЛЕНИЕ МИНИСТРА

6

ИСТОРИЯ

Заторможенная история

По причине объективной

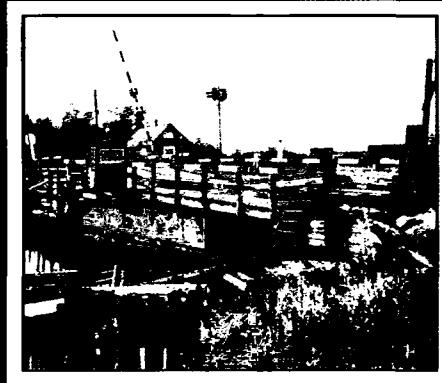
9

Книга Большому чертежу

10

Заторможенная история

По причине субъективной



Дороги войн и походов

15

Дипломат-дорожник

16

Будем ли прирастать
Сибирью?

18

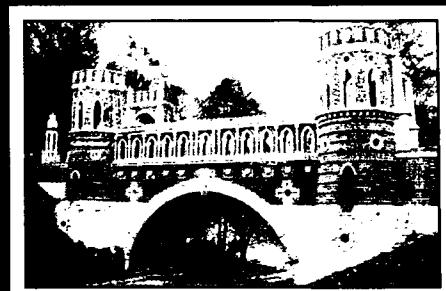
«...Себя весть и поступати
как перед Богом...»

20

Как немецкий принц
русские дороги строил

21

Земства — дорогам



22

Как победители фашизма
победили бездорожье

25

«Восстановить всеми
имеющимися силами...»

26

ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА

28

ДЕЛОВОЙ ТЕЛЕГАЙЛ

Москва, Кострома, Уфа,
Ростов-на-Дону,
Архангельск

30

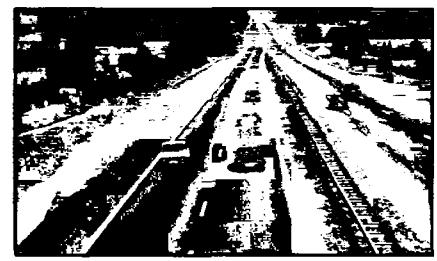
Санкт-Петербург

Двенадцать мгновений осени
в Гранд-отеле "Европа"
Северной Пальмиры...



32

ДЕЛА И ЛЮДИ

**Через тернии —
к признанию****33****Красные тюльпаны
министру****34****Гордость отрасли****35****Подарил квартиру —
“отобрали” орден****36****Байкальские были****38****Большак моего детства****39****Финансист с большой
буквы****40****Преодоление****43****Отрасли — единую систему
ценообразования****44****А руку спасти не удалось...****45****“У нас непыльная работа”****Монолог женщины-дорожницы****46****Зерно истины: тупиков
на дороге не бывает****48****“Дороги России”:
путь в XXI век****50****Чтобы не прервалась связь
поколений****51****Мосты по осени считают...****52****По шоссе — на конях...****Фронтовыми маршрутами****53****Юрист-универсал****54****“Желтые” начинают и
выигрывают****64****Кроссворд****“Автомобильный”****Уважаемые читатели!**

Сегодняшний номер нашего, а точнее — Вашего журнала — необычен. Он целиком посвящен 250-летию дорожной отрасли.

Мы от всей души поздравляем славных тружеников дорожной отрасли с юбилеем! Желаем Вам доброго здоровья и новых трудовых успехов на благо нашей великой России.

**Редколлегия журнала
“Автомобильные дороги”**

**Читатель советует:
ПИШИТЕ О ТОПОНИМИКЕ**

Уважаемый главный редактор! С некоторых пор стал покупать и читать ваш журнал. Не скажу, что в восторге от каждого номера, но некоторые разделы “Автомобильных дорог” мне нравятся. К ним в первую очередь относятся материалы о знаменитых дорогах Родины. Хорошо, что вы не ограничиваетесь лишь паспортными данными магистралей, цифрами, а как бы одушевляете их, пишите об их судьбах...

Но при этом почему-то не уделяете внимания дорожной топонимике. Я вот что имею в виду. Как-то ехал из Москвы в Нижний Новгород с попутчиком, он мне показывал на мелькающие мимо деревеньки и при этом рассказывал такие занимательные вещи, что, думаю, они вас заинтересовали бы.

В старые времена по этому тракту, оказывается, вошли в Сибирь заключенных. Доводили до Купавны и здесь делали остановку — купали их. Для этого в селе стояли специально построенные бани, которые до нынешних времен не сохранились. Даешь — деревня Слезинка. В ней заключенные прощаются со своими родными, которым дальше уже не разрешалось сопровождать колодников. Естественно, слезы рекой лились. Еще через несколько километров стоит деревня Псараки. Тут был питомник для собак. Охранники, сопровождавшие колонну осужденных, брали себе в помощники псов...

После этого я, куда бы ни ехал, более пристально вглядывался в дорожные указатели, выписывал для себя наиболее интересные, “говорящие” географические названия. Есть в моей коллекции деревня с путающим названием Отрава — знать бы, откуда оно взялось? Или село Памяти 13 Борцов. Думаю, читатель бы не отказался узнать, кто были эти борцы. А Княжиха — разве не интересно, в честь какого родилось такое название?

Кое-что я пробовал выяснить самостоятельно. Не гарантирую достоверность, вполне возможно, что это ленгенд, но...

В Ставропольском крае расположен районный центр Дивное, по нему проезжаешь по пути в Элиту. Лет ему много, и носило село совсем другое, непоэтическое название — Гардачи. Но когда князь Потемкин повез Екатерину II на Юг, то там в спешном порядке стали возводить так называемые потемкинские деревни: с краю от дороги, по которой должна была проехать императрица, выстраивали красивые домики, высаживали деревья. Вот из окна кареты и увидела Екатерина посреди выжженной степи дома-теремочки, сады. “Дивное место”, — сказала. Так и стало село называться с тех пор...

Думаю, если вы обратитесь к своим читателям, они расскажут много подобных историй.

С уважением Александр Попков.
г. Ростов-на-Дону.

**Подписаться на журнал
“Автомобильные дороги”**
на I полугодие 1997 года
вы можете в любом отделении связи
на любой срок по каталогу
агентства “Роспечать”

(внимание: журнал переведен
в каталог агентства “Роспечать”
из каталога АРЗИ).

**Мы гарантируем доставку журнала
по любому адресу в мире.**

Подписной индекс:
для индивидуальных подписчиков
— 70004,
для предприятий и организаций
— 88759

**Точка зрения редакции может
не совпадать с мнением автора.**

**Авторы опубликованных материалов
несут ответственность за точность
фактических и цифровых данных.**

**За содержание рекламных материалов
редакция ответственности не несет.**

На 1-й странице обложки:
развязка на Московской кольцевой
автомобильной дороге,
построенная Центродорстроем.
Фото Е.Стоналова

Николай ЦАХ, министр транспорта Российской Федерации



Уважаемые коллеги!

**Позвольте поздравить вас со знаменательным
юбилеем – 250-летием дорожной отрасли!**

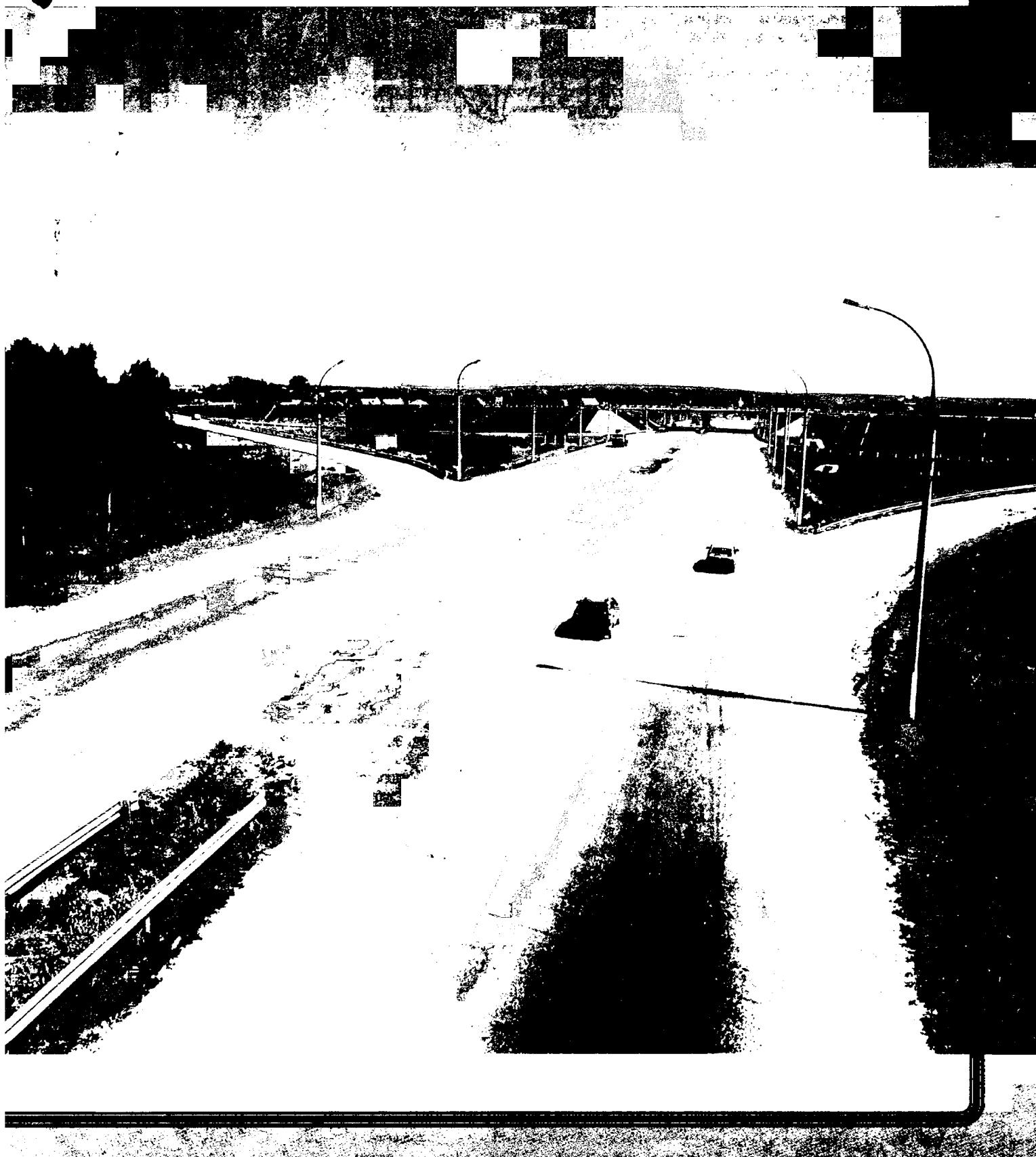
Плоды вашего нелегкого труда – автомобильные дороги, не просто инженерные сооружения, обеспечивающие безопасную транспортировку грузов. Это огромное и сложное хозяйство, требующее постоянного ухода, совершенствования и развития. Убежден, что реформировать экономику, возродить мощь и престиж государства российского без хороших современных дорог – дело бесперспективное.

Несмотря на все издержки переходного периода, разрыв хозяйственных связей и кризис неплатежей, вам удалось спасти достояние страны – автомобильные дороги общего пользования и с честью выйти из трудной ситуации.

Наступает новый этап в жизни дорожников – развитие и совершенствование сети дорог, то есть реализация Президентской программы “Дороги России”. Уверен, что работники дорожного хозяйства России обеспечат выполнение заданий программы и в начале XXI века можно будет забыть многовековую болезнь России – ее бездорожье.

250-летний юбилей дорожной отрасли, 100-летие российского автомобильного транспорта – общий праздник потому, что и дорожники, и автомобилисты служат одному делу, являются звеньями единой транспортной сети России.

Счастья, здоровья и успехов вам и вашим семьям!





Юрий
СОРОКИН |

Смирительная рубашка бездорожья

Eще до нашей эры "отец истории" Геродот писал: "В Скифии нет ничего удивительного, кроме рек, ее орошающих: они велики и многочисленны".

Густая сеть больших и малых рек, моря и озера стали той первой транспортной системой, на берегах которой оседали славянские племена. Здесь основали они свои первые поселения, которые со временем превратились в наши главные города.

Реки в буквальном смысле слова направляли колонизацию. Самые большие из них текут на восток и юго-восток. В эти стороны преимущественно и шло русское государственное развитие.

Говоря о центральной области Великороссии, великий русский историк В.О.Ключевский писал, что она "до сих пор отличается заметными физическими особенностями от Руси днепровской; шесть-семь веков назад она отличалась еще более. Главные особенности этого края: обилие лесов и болот, преобладание суглинка в составе почвы и паутинная сеть рек и речек, бегущих в разных направлениях. Эти особенности и положили глубокий отпечаток как на хозяйственный быт Великороссии, так и на племенной характер великоросса".

Своего коллегу дополняет наш не менее великий историк С.М.Соловьев, обративший внимание на то обстоятельство, что "как ни прекрасен был, однако, весенний вид лесистой Москвы, это преобладание леса имело свои невыгодные стороны: оно условливало суровость климата, сырость, обилие вод, болот, так затруднявших проезд летом, заставлявших прибегать к тяжелому труду мощения дорог деревом".

Реки были довольно изменчивыми помощниками людей. Удобно было плыть по ним туда, куда они текли. Но они сразу превращались в серьезные препятствия, стоило повернуть в сторону обратную. Поэтому сплетение рек, болот и озер создавало не только удобные пути сообщения, но и своеобразные путь, которые мешали растущему государству свободно следовать за своими политическими, военными и промышленными интересами, прокладывать дороги, вести торговлю.

Враждебной была не только природа. Поскольку юная держава была блокирована в междуречье Верхней Волги и Оки (татары и Литва перекрывали выход из этого треугольника на запад, юг и юго-восток), русские первоходцы были вынуждены двигаться на свободный север и северо-восток за Волгу — в глухие, непролазные края. Здесь среди густых лесов со второй половины XIV до конца XV в. было основано много монастырей.

ЗАТОРМОЖЕННАЯ ИСТОРИЯ

По причине объективной Итак, причина первая

Движение русской истории в этих направлениях означало движение в сторону еще более трудных условий. Оно, сказать по-современному, растягивало несовершенные коммуникации, осложняло связи с Европой, Западом, с опытом других народов.

Борьба с суровым климатом и врагами усугублялась тем, что шла она — да простится не совсем гладкое выражение — с бездорожьем на ногах. Оно, бездорожье, как смирительная рубашка, ограничивало движения юной растущей страны. Русские города, указывает С.М.Соловьев, были бедны, малочисленны и отделены друг от друга большими расстояниями. (Прекрасным исключением была только кипевшая многолюдьем и богатая всяческими промыслами Москва.) На русских просторах можно было проехать десятки верст и не встретить ни единой живой души. В этих условиях жители каждого из поселений — малых и относительно больших — при неудовлетворительном состоянии путей сообщения должны были больше полагаться на свои собственные силы и возможности, чем на естественное при тесном соседстве и общении (опыт Запада) кооперирование и разделение труда.

И все-таки насущная потребность в дорогах — пусть плохих, но дающих хоть какой-нибудь проезд — была так велика, что их улучшение (сооружение жердевых настилов, ведущих через самые гибкие, труднопроходимые места) началось очень и очень давно.

При археологических раскопках под слоем торфа неоднократно обнаруживались остатки таких настилов. Например, в районах города Нарвы, в Горбуновских болотах вблизи Нижнего Тагила. Самые старые из них были уложены еще... в III тысячелетии до н. э. Один из подобных настилов представляет собой продольные жерди, набросанные на редкие поперечины. Вот тебе и весь "хайвей".

В 400—200 гг до н. э. появляются более совершенные настилы, сработанные из пригнанных друг к другу поперечных обтесанных бревен длиной 2,3—3,5 м.

Что касается собственно средневековой Руси, то дорожные работы обычно ограничивались эпизодической расчисткой путей, редким строительством и починкой мостов, устройством

В русской истории бездорожье является гораздо большим проклятием и государственным недугом, чем все наши вместе взятые довольно благодушные представления на этот счет.

Бездорожье начало тормозить русский разгон в грядущее еще в те незапамятные времена, когда в междуречье Волги и Оки в новом историческом облике тихо и незаметно зачиналась Великая Русь. Так потом и повелось: то быстрее, то медленнее "птицатройка" через века и события двигалась на туго затянутых тормозах, название которым есть бездорожье. Недаром наш народ говорит: "Везет не конь, а дорога".

Бездорожье обуславливает две главные разнополярные причины:

1. природная, географическая, от воли человека не зависящая;

2. политическая, волевая, именно в человеке (правителе или правительстве) берущая свое начало.

через самые труднопроходимые места бревенчатых, жердевых или хворостовых настилов.

Такие облагороженные участки встречались крайне редко. Для их создания требовался какой-нибудь серьезный повод. Например, подготовить условия для беспрепятственного движе-

ния войск, обеспечить проезд важного посольства и т. д. Так, Джованни Паоло Компани, иезуит и дипломат, в 1581 г прибывший в Москву для примирения России с Польшей, писал: "Хотя на реках по большей части и сделаны мосты из дерева, которые обычно сооружаются по случаю приезда послов, однако сделаны они из грубого неотесанного материала, и на них часто ломаются повозки, а путешественников это невероятно утомляет и обессиливает".

Ямская гоньба

В старину все виды современной связи и транспорта (сухопутного) сводились к ямской гоньбе. Без нее Москва и месяц не смогла бы управлять своими окраинами. Поэтому русская держава была заинтересована в поддержании путей сообщения точно так же, как и их постоянные профессиональные пользователи — ямщики, качество работы которых напрямую зависело от состояния дорог.

Человек торил дорогу. Природа упорно старалась вернуть ее себе. В распутицу она превращала ее в тяжелыйвязкий кисель, высевала на ней буйнорастущие кустарники и деревья, устраивала обвалы и оползни, выставляла засады из диких зверей, засыпала снегами, перегораживала стволами мертвых деревьев, бурными водами сносила мосты...

Но приходил человек и возвращал свое.

Ремонт путей, по которым осуществлялась гоньба, возлагался на местное население. Его усилиями каждая ямская дорога вовремя "должна быть чищена, очищаема от леса, деревьев и кустарника, с пеньем до корня; должна быть широка; должна иметь мосты крепкие, для противодействия воде и всякой мокроте; должна быть исправляема каждую новую весну".

В 1649 г. на Земском соборе было принято Соборное Уложение, ставшее одним из основополагающих документов крепостничества и самодержавия. Регламентируя множество подробностей русской жизни, Уложение, в частности, касается и содержания дорог. Это одно из самых первых свидетельств такого рода в отечественной истории.

Уложение "тишайшего" царя Алексея Михайловича требовало от землемельцев "тем людям в тех своих вотчинах по дорогам гати и мосты и плотины починивать собою, и были бы у них те гати и мосты крепки, чтобы на тех мостах и гатях проезжим всяким людям ни за чем простою и

задержанию и убытков не было". "А буде кто помешники или вотчинники старые дороги потопят прудами, или вспашут к своей земле для своей корысти", то им надлежит "учинити на своей земле, близко тех дорог, новые, чтобы теми новыми дорогами всяким проезжающим людем с тяжелыми возы ездити было можно и не далеко..."

Скверное состояние российских дорог у нас в стране законно связывают с большим наличием дураков. В описываемую допетровскую эпоху это было не так. Дураки в обилии произросли гораздо ближе к нам. А тогда, почти три с половиной века тому назад, именно самые умные и дальновидные люди учреждали почту, проводили реформы, прямо или косвенно содействовали улучшению дорог.

К этой славной когорте принадлежит выдающийся русский дипломат, боярин и воевода А.Л.Ордин-Нащокин (ок. 1605 — 1680). Закономерно, что одно время он возглавлял Ямской приказ, размещавшийся в Кремле. (Кстати сказать, другим руководителем этого приказа в 20-х годах XVII века был освободитель земли русской князь Д.П.Пожарский.)

Афанасий Лаврентьевич — большой московский государственный человек XVII в. Его кругозор вызывает благоговение.

Западник, человек тонкого, цепкого и емкого ума, он чуялся национальной замкнутости и исключительности и считал, что "доброму не стыдно навыкать и со стороны, у чужих, даже у своих врагов".

Вместе с тем чужой опыт он всегда воспринимал по-умному, критически, с большим разбором. "Какое нам дело до иноземных обычая, — говорил Нащокин, — их платье не по нас, а наше не по ним".

Готовя и заключая Андрусовское перемирие (1667), Афанасий Лаврентьевич воодушевлялся мечтой о том, какой, говоря словами В.О.Ключевского, "великой славой покрылись бы все славянские народы и какие великие предприятия увенчались бы успехом, если бы племена, населяющие наши государства и почти все говорящие по-славянски от Адриатического до Немецкого моря и до Северного океана, соединились, и какая слава ожидала оба государства в будущем, когда они, стоя во главе славянских народов, соединятся под одною державою".

Риторический вопрос: могла ли эта мечта осуществиться в океане бездорожья, каким оставалась Россия тех лет?

Высматривая грядущие прибыли и выгоды для Родины, Нащокин "старался устроить торговые отношения с Персией и Средней Азией, с

Хивой и Бухарой, снаряжал посольство в Индию, смотрел и на Дальний Восток, на Китай, помышляя об устройстве казацкой колонизации Приамурия. Но в этих поисках на первом плане, разумеется, оставалась в его глазах ближайшая западная сторона, Балтийское море. Руководясь народнохозяйственными соображениями не меньше, чем национально-политическими, он понимал торгово-промышленное и культурное значение этого моря для России, и потому его внимание было усиленно обращено на Швецию, именно на Ливонию, которую, по его мнению, следовало добыть во что бы ни стало: от этого приобретения он ждал громадной пользы для русской промышленности и казны царя... Царь Алексей смотрел в ту же сторону, хлопотал о возвращении бывших русских владений, о приобретении "морских пристанищ" — гаваней Нарвы, Иван-города, Орешка и всего течения реки Невы со шведской крепостью Канцами (Ниеншанц), где позднее возник Петербург".

Только слепой не увидит здесь того очевидного факта, что в истоках многих далёко идущих начинаний Петра Великого лежали ум и помыслы отца министра.

Ведь и Петр смотрел за Каспий, посыпал туда экспедицию князя Бековича-Черкасского с целью найти, разведать и описать сухие и водные пути в Индию.

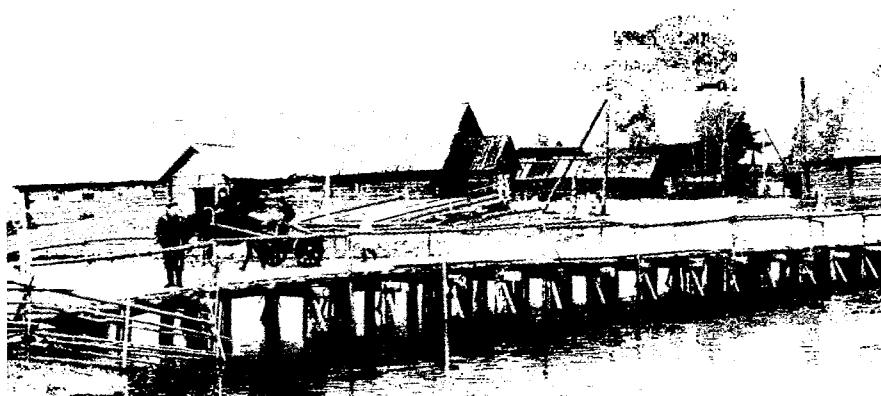
Таким образом, мысль о путях сообщения, об их исключительной важности для всей жизни страны передается от одного Великого к другому Великому, из одного века в другой.

Уже на пороге смерти Петр составляет инструкцию Камчатской экспедиции Беринга. "Нездоровье заставило меня сидеть дома, — говорит он, передавая документ Апраксину. — На днях я вспомнил, о чем думал давно, но чему другие дела мешали, — о дороге в Китай и Индию. В последнюю поездку мою за границу учёные люди там говорили мне, что найти эту дорогу возможно. Но будем ли мы счастливее англичан и голландцев? Распорядись за меня, Федор Матвеевич, все выполнить по пунктам, как написано в этой инструкции".

Заграничная почта

И так, Нащокин, а за ним и Петр I, настойчиво ищут пути, ведущие далеко за рубеж, в огромный и незнакомый мир.

Многим делам отдает Нащокин свой деятельный ум. И прежде всего "устройству загранич-



ной почты". Тут уж без надежных дорог и вовсе не обойтись.

Кстати сказать, не нужно думать, что тогдашние госчиновники — дьяки и подьячие — сидя в Москве, совсем уж понятия не имели о качестве и протяженности дорог. В Ямском приказе была заведена "Поверстная книга", по данным которой выписывались прогонные деньги ямщикам. А чтобы эти данные постоянно освежать, работники приказа время от времени сами ездили на перекладных от яма к яму — проверяли их состояние, уточняли протяженность дорог, ревизовали отчетные "гонебные" книги.

Непосредственно почтой командовал Посольский приказ. Но как уже сказано, содержал ямы, заботился о ямщиках, которые вместе с прочим перевозили и почту, именно Ямской приказ.

Про Ямской и Посольский приказы можно сказать, что они работали как бы в одной упряжке.

Первая заграничная линия русской почты начала действовать в 1665 г. Для обеспечения ее работы Ордин-Нащокин заключил договор с голландцем Ван-Сведеном, которому разрешалось взять из казны "на расходы посыльщикам его и на наем подвод и всякие расходы 500 рублей, да соболей на 500 рублей в год".

В 1668 г. нечистый на руку Ван-Сведен был заменен на своем посту датчанином Марселиусом, о чем царь Алексей Михайлович издал всенародно объявленный указ: "... почте быть через Смоленск на Вильну. И для того ехать ему, Марселиусу, с Москвы в Курляндию, из Курляндии для постановления той же почты в Вильну".

Строгие порядки, заведенные при Ордине-Нащокине, плохо сочетались с разбитостью дорог и неисправностью мостов. Тогда, как и сегодня, рост объема перевозок опережал объем дорожных работ.

Почта из Вильно в Москву и обратно должна была поступать за восемь суток. Два почтarya, отправляясь к границе каждый со своей стороны, по заведенному порядку встречались в пограничном пункте Милювичи, где и обменивались корреспонденцией. Впрочем, не всегда.

Четко составленное расписание нередко срывалось из-за плохого состояния дорог. Остнее всех нетерпимость ситуации чувствовал еще один сподвижник Нащокина и будущий любимец Петра I — Андрей Виниус, который в 1675 г. возглавил почтовое дело в России.

Характерно, что и на этот раз возле дорожных дел оказался умнейший и достойнейший человек. За свою жизнь, кроме почтовой службы, Андрей Андреевич успел многое повидать. Он строил горно-металлургические заводы, состоял на дипломатической службе, руководил Сибирским и Артиллерийским приказами, переводил военные и технические сочинения, готовил из юнцов инженеров, артиллеристов, мастеров.

В архивах сохранилось датированное 1683 г. "Дело по представлению дьяка Андрея Виниуса о медленности Рижской почты, за худыми мостами и топями по Новгородской и Псковской дорогам". В своем обращении к царскому правительству первый русский почтмейстер жалуется на то, что по причине плохих дорог и неисправных мостов ямщики не выдерживают расписания и порой опаздывают на 3—4 дня.

Иногда эти горемыки попадают в такие места, где лошади буквально тонут и ямщики, вынужденные бросать их вместе с повозками, кидают почтовые сумки через плечо и пешком,

подчас десятки верст, бредут до ближайшей почтовой станции.

Виниус просил правительство распорядиться о ремонте дорог и строительстве мостов через реки, лишенные переправ (Мошница, Истра, Ямога и др.).

Обращение подействовало. В ответ на челобитную с верхов к воеводам были отправлены грамоты с приказанием чинить дороги и мосты.

Видимо, интерес воевод к дорожным делам со временем иссяк, и в 1688 г. Виниус пишет новое обращение под названием "Сказка дьяка

Андрея Виниуса в Посольском приказе: что ямщики по Новгородской и Псковской дорогам не приезжают в урочное время с Рижскою почтою к Лифляндскому рубежу и к Москве, и чтобы для сего посланы были Государевы грамоты в Клин, Тверь, Новгород и Псков, дабы оные ямщики почту гоняли как им приказано, то есть по 6 верст в час".

Во времена Виниуса для ямщиков была учреждена форма, которой их обеспечивал Ямской приказ. В ней ямщики своим заливчатским видом походили на стрельцов. На правой сторо-



КНИГА БОЛЬШОМУ ЧЕРТЕЖУ

Что знала древняя Москва о дорогах бескрайней Руси? Имелось ли у правительства какое-либо представление о расстояниях, разделявших города и веши?
Как прокладывались маршруты на дальние окраины и в сопредельные страны, когда еще не было даже единой организации, ведавшей главными дорогами в масштабе всей ТОГДАШНЕЙ России?

Оказывается, в XVI—XVII вв. существовала своеобразная дорожная география, которая давала довольно подробные и достоверные сведения о том, как, куда и за какое время можно доехать.

Еще в незапамятные времена был создан и дошедший до нас "чертеж" (карта) России и отчасти сопредельных стран. Зато сохранилась Книга Большому чертежу (1627 г.), составленная на основании еще более ранних "чертежей" и "росписей" — практическое справочное пояснение к упоминавшемуся выше "чертежу".

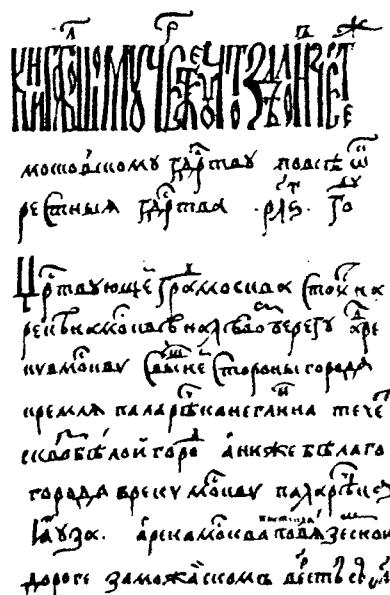
Русский историк С.М.Соловьев в своих работах упоминает известные еще с конца XVI в. "Большой чертеж земли русской", возобновляемый и дополняемый в XVII в., вместе с "книгою Большому чертежу, описанием Московского государства по дорогам и рекам".

Ямщики, обслуживающие накатанные маршруты, конечно же, не нуждались ни в каких "чертежах".

Во время смуты, нашествий и междуусобиц и центральному правительству было не до "чертежей". Но когда при первом Романове — Михаиле Федоровиче (1596—1645) — спокойствие наконец вернулось на Русь, оживившиеся внутренние и международные связи потребовали новых знаний, которые заключались в книгах. Одной из них и явилась Книга Большому чертежу. Во введении к ней пояснялось, что "по государеву цареву и великого князя Михаила Федоровича всей России указу ссыкан в Розряде старой чертеже всему Московскому государству по все окрестные государства, и в том чертеже и мера верстами, и мильми, и конскою ездою, сколько ехать днем станичиною ездою на день, написано, и мера верстам положена".

Как видим, уже многие сотни лет назад в Москве имелось представление не только об "устройстве" страны собственной, но и о сопредельных государствах. По этой карте расстояния можно было выверять как в верстах, так и в милях.

Новый Большой чертеж отнюдь не являлся простой копией старого, о чем во введении говорилось так: "И тот старой чертеж ветх, впредь по нем урошиц смотреть не мочно, избился весь и розвалился. А зделан был тот чертеж давно при прежних государех.



Лист из Книги Большому чертежу.

И в Розряде дьяки, думной Федор Лихачев да Михайло Данилов, велели, примерясь к тому старому чертежу, в то же меру зделать новой чертеж всему Московскому государству на все окрестные государства.

А другого чертеж велели зделать от царствующего града Москвы Рязанским, и Северским, и Польским городом; от Ливен от города темя дорогами до Перекопи: дорогою Муравским шляхом, дорогою Кальмиюскою, середнею дорогою Изюмскою против розрядные старые росписи, что зделана роспись в Розряде при прежних государех, от Ливен до Перекопи, и от Перекопи до Козлева, и до Бакчисарая и Альмасарая, и до Корсуня, и до Кафы, и до Крыма, и до Балыкляя, и до Черкасов, что промеж Черного и Азовского моря остров Таурика, а ныне Крымская орда; и теми тремя дорогами рекам и колодезям, и на реках татарские перевозы и перелазы, которыми татаровя приходят в Русь, и всяким полевым призначным урошицам, и до которых урошиц ездят из Белагорода станицы, и кладут доездные памятни. А зделав всему тому чертеж и на том чертеже города, и реки, и всякие урошица, велели подписать порознь, подлинно, как было подписано всяко урошицу написано в старом чертеже". И т. д.

Даже сегодня, когда мы еще только готовимся открыть так называемую "отметку нулевого километра" (от нее потом поведут отчет все главные дороги страны), мы, сами того не подозревая, делаем это, "примеряясь к тому старому чертежу", в котором еще 369 лет назад уже обозначено: "В начале книги сея написан царствующий град Москва на реке на Москве, на левом берегу..."

Владимир СМИРНОВ,
председатель Совета
ветеранов дорожных
войск при Московском
комитете ветеранов
войны,

участник Великой
Отечественной войны,
генерал-майор
в отставке.

Митрофан СУХАРЕВ,
член президиума
Совета ветеранов
дорожных войск,
участник Великой
Отечественной войны,
генерал-майор
в отставке.

дороги войн и походов

Многие дороги на Руси (как, впрочем, и во всем мире) появились вследствие войн и военных походов. Выполнив свои функции дорожного обеспечения боевых действий, эти пути стали играть потом роли торговые, хозяйственны, почтовые. Некоторые из этих дорог (если не абсолютное большинство) сохранились и по сей день,приняв, конечно, другой, современный вид. Мы напомним лишь отдельные фрагменты этой длинной военно-дорожной летописи.

В походах славяне вели значительные дорожные работы, наводили переправы. В конце 40-х годов VI в. славянское войско в войне с Византией, форсировав Дунай, прошло всю Иллирию и достигло г. Дириахиума на побережье Адриатического моря. В 551 г. 3-тысячный отряд славян вновь переправился через Дунай и затем форсировал р. Евр (Марица). Реки преодолевали по наплавным мостам, которые собирали из судов, лодок, бочек и плотов.



Такие мосты применялись и в период войны, и в мирное время. Так, в 1115 г. при Владимире Мономахе в Киеве был построен наплавной мост через Днепр. В 1014 г. князь Владимир при подготовке к походу на Новгород приказал "требить путь и мостить мосты" (Лаврентьевская летопись). Для этого он высыпал вперед специальные отряды, в составе которых находились мостники — специалисты по мостовым работам и строительству.



Одним из древнейших видов сухопутных путей, соединявших речные пути сообщения, были волоки. Они представляли собой выровненную поверхность земли. Суда ставили на катки или колеса и волокли от берега одной реки к берегу другой. Волоки прокладывали в тех местах, где реки или их притоки проходили близко друг от друга. Поль-

ЗАТОРМОЖЕННАЯ ИСТОРИЯ

По причине субъективной Итак, причина вторая

Дороги Великого Новгорода

О свободившись от татарского ига, Русь колебалась между Западом и Востоком, повернувшись в обе стороны головами своего двуглавого орла. Западный путь развития воплотился в Новгородской республике, просуществовавшей вплоть до конца XV в.

Огромные пространства Господина Великого Новгорода простирались далеко за границы нынешней новгородчины и по размерам даже превосходили Великое княжество Московское. Границы старинных новгородских владений упирались в Северный Ледовитый океан и Уральский хребет.

Граждане свободолюбивого Новгорода основали свою республику еще тогда, когда летописи даже не упоминали о Москве, затерявшейся среди диких чащ и лесов. Эта республика ни в чем не уступала передовым по тем временам западно-европейским землям и городам. Высокая культура, развитие ремесел и искусств, гражданские и политические свободы благотворно сказывались как на количестве, так и на качестве дорог.

Новгородские грамоты конца XIII и начала XIV в. упоминают о сухопутных путях и о том, что купцы могут ездить по ним "без пакости". По ряду источников можно заключить, что в XV в. "Новгород соединялся дорогами... со всеми своими третиями с слишком погостями, ямами и городами, следующими на пространстве целых тысяч верст".

В качестве бумаги древние новгородцы использовали бересту. Буквы на ней выдавливались с помощью специальных инструментов — писал. Во второй половине XII в. этим новгородским стилем была написана грамота, которая в расшифровке звучит так: "Сыну Кринилы. У Федора Урекеева. А живет во Славне..."

Считается, что это почтовое обращение к частному лицу — одно из древнейших в мире. Это также косвенное свидетельство того, что в Новгороде существовала своеобразная почта, а в качестве почтовых трактов использовались существовавшие дороги.

Бездорожье обуславливает две главные причины:

- 1. природная, географическая, от воли человека не зависящая;**
- 2. политическая, волевая, именно в человеке (правителe или правительстве) берущая свое начало.**

Один из гонцов, сновавших по древним новгородским трактам еще в XIV в., изображен создателями Новгородского псалтыря. В одной руке у него берестяной рожок, а в другой он держит суковатую палку, чтобы защищаться от разбойников и собак.

В договоре с ганзейским городом Любеком, заключенным в 1269 г. Новгород предоставлял купцам из-за рубежа пути для проезда и гарантировал их безопасность: "Дахом им три пути горни на своей волости, а четвертый в речках; гости ехать без пакости, на бойзь руче, и на княжи и всего Новгорода. Оже будет не чист путь в речках, князь велит своим мужем проводить сии гость".

Московское царство, став продолжением despoticской ордынской администрации, перечеркнуло развитие городского строя, характерного для Западной Европы, с его самоуправлением, правами граждан и т. д. Бечевая организация Пскова и Новгорода пала под ударами Москвы. Иным словом, западная модель развития в России не состоялась.

Создание единого государства и централизация управления потребовали организации общегосударственной службы — ямской гоньбы. В 60-х гг. XV в. создание такой службы было завершено.

"Натуральная ямская повинность к началу XVI века заменилась постепенно денежным платежом, — указывает ученый-историк А.А.Зимин. — Создавалась регулярная ямская служба. Строились ямские дворы, прокладывались дороги, формировался штат ямщиков. Все это привело к появлению ямских дьяков, ведавших таким сложным и важным делом. Налаживание служ-

бы связи было вызвано потребностями роста экономического общения между отдельными землями, образованием единого государства и военно-стратегическими задачами. Около 1462—1480 гг. упоминается "ямской" (дьяк) Александр Борисов Воронов... Около 1470—1477 гг.

1482 г. известен "ямской" (дьяк) Александр Хлуденев. Словосочетанием "ямской дьяк" впервые назван в 1492 г. Т.С. Моклоков.

Образование единого государства происходило на фоне постоянного расширения его границ. Территориальное ядро России сложилось при Иване III (1440—1505), который впервые стал величаться новым титулом — великого князя всея Руси. За сорок с лишним лет своего правления Иван Васильевич создал государство, которое по размерам территории в шесть раз пре-восходило наследие его отца. Но на качестве коммуникаций это практически не отразилось.

При другом Иване Васильевиче — Грозном — держава продолжала расширяться, но проезд по-прежнему больше зависел от погоды и естественных свойств грунта, чем от качества путей. Отправляясь в поход, войско подчас вынуждено было ждать, когда окончательно замерзнут реки, озера и болота. А погода иной раз преподносил неприятные сюрпризы.

Джером Горсей, глава московской конторы Русского общества английских купцов, писал о том, как Иван Грозный однажды осадил Ревель, но мало преуспел: "Неожиданная оттепель и наводнение лишили его большей части артиллерии, добчи и снаряжения, и, по меньшей мере, 30 тысяч человек, когда он возвратился назад; прияя в ярость от своей неудачи, от потери лучшей части своей многочисленной армии, он торопился учинить столь жестокую и кровавую казнь, какой не видел свет. Он пришел в Нарву, захватил всю казну и товары, убил и ограбил мужчин, женщин и детей, отдав город на окончательное разграбление своей армии татар".

В XVII в. Россия продолжала расширяться, становясь не просто огромной, а поистине не-объятной страной. Она присоединила к себе Украину. Русские люди преодолели немеренные пространства Сибири и дошли до Ледовитого океана, Охотского моря, берегов Амура.

Выбирая в себя иноязычные народы, Россия все больше и больше размывала свое этническое единство, становилась похожей на многослойный пирог.

К середине XVIII в. сеть дорог, идущих из Москвы и обслуживаемых ямской гоньбой, достигла 16—17 тысяч верст. Разумеется, большую часть этих верст дорогами можно называть чисто условно. И все же спросим себя: много это или мало?

Все познается в сравнении

П оэтому давайте сравним Древнюю Русь и Древний Рим, в котором забота о развитии и содержании дорог значилась в числе важнейших государственных задач.

Даже в период своего расцвета Рим по размерам территории не шел ни в какое сравнение с Россией, разметнувшейся на полсвета. Тем не менее он построил 80 тысяч километров дорог. И каких дорог!

Намечая маршруты, умелые римские землемеры пользовались инструментом, называемым "грома" для прокладки прямых линий, прямых углов и квадратов.

По всей длине маршрута выкапывалась траншея. Это ложе заполнялось плоскими камнями, подушкой для которых служил утрамбованный песок. На это основание в свою очередь укладывали слой битого кирпича с песком и мелом, а сверху плоские камни или гравий.

По сторонам дороги устраивались дренажные кюветы. К тому же дорога имела выпуклый профиль (камбер). Поэтому даже после проливных дождей римские дороги оставались сухими и никогда не выходили из строя.

Обычная скорость передвижения составляла 8 км/час. Через каждые 60 км были устроены станции, где можно было отдохнуть и сменить лошадей. К услугам римских путешественников всегда были подробнейшие карты дорог с обозначением всей тогдашней дорожной инфраструктуры.

Разветвленная сеть дорог достигала самых дальних уголков империи. 29 главных дорог шли из Рима к 113 провинциям, которые помимо этого соединялись друг с другом поперечными дорогами.

Главные дороги были преимущественно военными. Пользуясь ими, римское войско имело возможность наносить своим врагам быстрые упреждающие удары на дальних рубежах страны. С их помощью солдаты легко передвигались между своими лагерями и укреплениями.

зусь волоками, купеческие караваны и боевые дружины переходили из Днепра в Западную Двину и Ловать, из Ильменя — в Волгу, из Десны — в Оку и т. д. Волоки достигали порой нескольких километров.



О производстве дорожно-мостовых работ сказано в "Слове о полку Игореве" (поход новгород-северского князя в 1185 г.): "...мосты мостить и по болотам и грязивым местам всякими..."



Большой интерес представляет организация походов Александром Невским, предпринятых им в 1240—1242 гг., для отражения шведско-немецкого вторжения. Александр Невский не только умело выбирал водные и сухопутные пути сообщения, но и наводил, если это требовалось, мосты, устраивал переправы, использовал зимники, ледовые дороги.



Другой великий русский полководец — Дмитрий Донской, идя навстречу полчищам Мамая (1380), приказал через Дон "мостить мосты и искать броды" для конницы. Обращает на себя внимание исключительно короткий срок наведения мостов, доказывающий наличие в войсках Дмитрия Ивановича специалистов-мостовиков.



В XV—XVI вв. вся территория Московского государства была изрезана дорогами, которые связывали Москву с северными, западными и южными окраинами страны. На дорогах стали устраивать специальные станции — ямы, удаленные друг от друга на 40—100 км. При них возводили дома, сараи для повозок, конюшни, кузницы и другие постройки. Для пользования этими станциями выдавались специальные грамоты — подорожные.



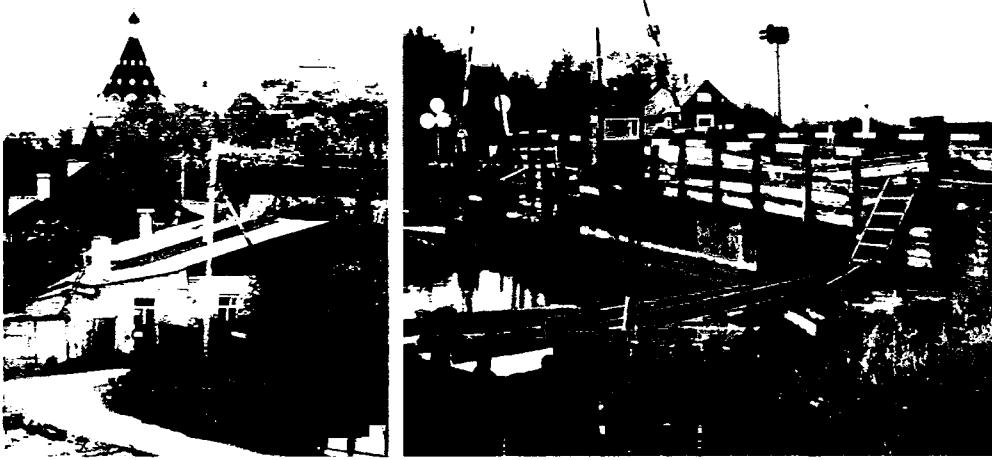
На важных стратегических направлениях в местах переправ через водные преграды или в устьях рек строили крепости. Сильные крепости-крепиши возводили в городах на дорогах, которые вели на запад и северо-запад, откуда Московскому государству грозили нападения шведов, ливонских и тевтонских рыцарей, — в Ивангороде под Нарвой, в Гдове на берегу Чудского озера, в Пскове на р. Великая, в Новгороде на р. Волхов и в других городах.



На дорогах (шляхах), идущих в южном направлении (в Турцию, Крым, Астраханскую орду), были сооружены засечные полосы, которые строились на протяжении нескольких веков. Наиболее старая засечная полоса проходила по северному берегу р. Оки от Калуги до Нижнего Новгорода и состояла из укрепленных городов — Калуги, Алексина, Тарусы, Серпухова, Каширы, Коломны, Рязани, Касимова, Мурома, Нижнего Новгорода и других.



Наличие сети сухопутных дорог позволяло московскому войску отрываться от системы озерно-речных путей сообщения и совершать крупные походы, используя колесный транспорт. Такими



были, например, поход в Ливонию зимой 1480—1481 гг., организованный Иваном III в ответ на разбойничий нападение ливонских рыцарей на русские города, а также поход в 1499 г под Дорогобуж для защиты Московского государства от нападения 40-тысячной литовской армии под предводительством гетмана Острожского.



Об умении осуществлять выдвижение войск на большие расстояния свидетельствует Казанский поход Ивана IV в 1552 г., представляющий собой пример одновременного (параллельного) использования сухопутных и водных путей сообщения для передвижения по двум маршрутам большого войска (150 тыс. человек). Этот поход показывает, что в XVI в. русские мостники, дорожники и строители владели искусством дорожного, городского и полевого строительства, обеспечивающего как передвижение войск, так и возведение в короткие сроки полевых и городовых укреплений.



В XVI и XVII вв. в России дорожная сеть расширялась. Грунтовые дороги подразделялись на тракты, или магистральные дороги, и проселки. Движение по дорогам благодаря их содержанию и обслуживанию осуществлялось круглый год.



Возвращение Петром I исконно русских земель по берегам Невы, Финского залива и Балтийского моря, открытие морских коммуникаций способствовали дальнейшему развитию путей сообщения в России. Была выработана стройная система военно-дорожного обеспечения войск в походах по опыту кампаний 1702—1704 гг., 1705—1706 гг. и 1708—1709 гг. В частности воинским начальникам предписывалось обеспечивать подготовку переправ через реки, проверять исправность мостов и возможность преодоления войсками болот и топей.



Специальных войск для выполнения дорожных работ в армии не было. Для этого привлекались пехотные части, а также местные жители, особенно плотники и кузнецы. Население подвозило лесок, засыпало ямы, колени. Для прохода через болота устраивали гати, а на реках сооружали различные переправы: на малых реках — деревянные мости, на средних — наплавные мости, на больших (ширина свыше 100—150 м) — паромы. Обслуживание переправ составляло одну из воинских повинностей местного населения.



На дорогах в тылу армии Петр I требовал организации почтовой службы. На них создавались крупные магазины (склады) с продовольствием, обмундированием, боеприпасами, откуда войска пополняли возимые запасы. Через каждые 20—25 км устраивались станы (станции) с лошадьми и повозками для перевозки курьеров, военных и гражданских чинов, едущих к армии или обратно. Лошади и подводы поставляли помещики, вотчинники, монастыри, купцы ближайших к стану уездов. На каждом стане предписывалось

Кроме главных имелись также проселочные и полевые дороги, соединявшие между собой отдельные поселения и деревни.

Дороги большей частью прокладывались по прямой линии, даже если местность не совсем этому благоприятствовала. Глубокие долины проходили огромными насыпями, холмы и возвышенности прорезались выемками. Большиними мастерами римляне были и по части сооружения мостов.

Ко времени Адриана (117—138) дороги простерлись от Рима до Северной Европы и Среднего Востока. Поистине, они были силовым каркасом империи, покорившей итальянские Альпы, Британию, Испанию, проникшей на Восток.

Самая знаменитая — Аппиева дорога, построенная в 312 г. до н. э. и сохранившаяся до наших дней. При ширине 11 м и длине 260 км она идет на юг от Рима до Капуи.

Римские дороги, достигавшие толщины около метра, делались так основательно, что над ними были не властны даже долгие века.

Княгиня Е.Р.Дашкова, будущая президентша Академии наук, в 1770 г. посетила Рим. В своих записках она вспоминает про свою встречу с Папой Пием VI: “Он говорил со мной очень ласково и с удовольствием слушал, когда я похвалила его за благородное предприятие, только что исполненное, — возобновить старую дорогу через Понтинские болота. Я сказала наместнику св. Петра, что мне не только желательно видеть этот труд, но я надеюсь первая проехать этим путем в Неаполь”.

“Будьте так добры, — известите меня о своем отъезде; за несколько дней вперед, сказал он, я могу приготовить вам лошадей; потому что там еще нет ни почты, ни других необходимых удобств”.

Любопытный факт: движение было таким интенсивным, что римляне первыми в мире столкнулись с проблемой транспортных перегрузок. Чтобы ее как-то преодолеть, пришлось ввести специальные правила движения. Согласно этим правилам приоритетом на дорогах пользовались военные и государственные чиновники.

Кое-где древние римские дороги служат людям до сих пор.

Итак, около тысячи лет Древний Рим успешно управлялся и оборонялся с помощью своих прекрасных дорог. Понимание их роли и значения обеспечивало могущество державы, расцвет в ней ремесел и наук. Характерно, что к 476 г., ко времени заката и падения Римской империи, были заброшены и пришли в упадок и ее замечательные дороги. Одно не могло существовать без другого. У них была общая жизнь, общая слава, общая судьба.

От Петербурга до Аляски

B отличие от дорог Древнего Рима русские дороги веками существенно не улучшались. Поэтому в условиях сурового (отнюдь не итальянского) климата и бездорожья новые территории оказывались все дальше и дальше, за тридевять земель, от правящего центра — Москвы. Шло типично экстенсивное развитие, самим своим ходом исключавшее устройство хороших дорог. Гигантизм перерастал в серьезную хроническую болезнь. Онставил под

сомнение не только возможность оптимального промышленного развития вновь приобретенных областей, но даже саму возможность удержания их под властью царской короны.

Одним из первых русских государственных деятелей, серьезно рассматривавших свои форматорские планы в увязке с транспортом обеспечением, был Петр Великий.

Когда русское войско вышло к “мшистым, топким берегам”, взорам предстал густой лес, покрывавший болотистое устье Невы. Петр распорядился рубить в лесу просеки, называемые “перспективами” и строить местные дороги.

Санкт-Петербург, как известно, был основан в 1703 г. Но еще до того, как русские воины овладели берегами Невы, Петр для организации устойчивой связи будущей русской столицы с Волгой на месте древнего волока начал подготовку к строительству Тверецкого канала. Было это в 1702 г.

Ну а что же сухопутный маршрут? Почему до него так долго не доходили руки?

“Протяженность дороги между Москвой и Петербургом 825 километров, — пишет историк Л.С.Быков. — Даже такие привилегированные путешественники, как иностранные послы, из-за грязи на этой дороге и отсутствия мостов ехали от одной столицы до другой пять недель.

Петр пытался улучшить дорогу, сделать ее более прямой, даже построил 132 км новой дороги, но должен был бросить дело из-за трудностей и дороживизы работ. Правда, зимой, как и во всей России, здесь устанавливается хороший санный путь. Но серьезным препятствием оставалась безлюдность северной части дороги и невозможность получить фураж для лошадей. Петру приходилось создавать вдоль дороги новые поселения ямщиков для обслуживания перевозок”.

Но даже зимой плохо обустроенная дорога не всегда обеспечивала надежный проезд. В 1713 г корабельные пушки и военные припасы, отправленные на наемных подводах из Москвы в Петербург, застряли на зимней дороге до весны. По указанию Петра оставшуюся часть пути грузы проделали по воде через Вышний Волочек.

Почти одновременно с основанием Петербурга Петр I упразднил Ямской приказ, что отнюдь не облегчило ведение дорожных работ. В 1720 г. начавшееся наконец сооружение “перспективной” дороги от одной русской столицы до другой шло ни шатко, ни валко. Не было единой организации, которая могла бы взять в свои руки ведение работ. А потребность в ней с каждым годом ощущалась все острой.

Она появилась уже после смерти Петра, в 1733 г., под названием Канцелярия перспективной дороги. Канцелярия возобновила совсем остановившееся к тому времени строительство дороги и в 1746 г. благополучно его завершила.

Позднее в ведение Канцелярии перешли все главные дороги империи, которые наконец обрели своего радетеля и хозяина. Это стало важным событием в истории русского дорожного дела.

XVIII в. еще больше раздвинул и без того обширные границы России. При Екатерине Великой были присоединены Северное Причерноморье, Крым, Северный Кавказ, западноукраинские, белорусские и литовские земли...

Но первопроходцы не останавливались. На востоке их путь лежал дальше — через проливы, океаны и моря.

На Аляске (по площади — три Франции) были основаны русские поселения. Создана Северо-восточная американская компания.

В 1786 г в наставлении Г.И.Шелихова главному правительству этой компании К.А.Самойлову писалось "...поступить далее, и далее, в берега, по американской матерой земле, в южную сторону, в полдень, к Калифорнии простирающейся, поставляя повсюду знаки, какия от меня вам предписываемы многократно были, склоняя дальних немирных никайских и шугатских народов".

Поддержание связей с метрополией стоило больших трудов и, чтобы крепче удержать и освоить Аляску, в 1794 г. упомянутый уже Г.И.Шелихов дает правительству Северо-восточной компании такой совет: "Холостых ныне посланных поселян постарайтесь обженить на хороших американских девках, для чего нарочно послал я к вам на подарки невестам их и будущим женам разных вещей, к одежде нужных, коими при свадьбе каждого оженившегося и снабдите".

Добрались русские до Калифорнии. Добрались даже до Гавайских островов. Но в условиях растянутых на полмира коммуникаций уже тогда возникли опасения: удастся ли русской короне удержать за собой обширные американские земли.

Предвидя осложнения, в 1789 г. тот же самый Г.И.Шелихов предписывал такие неординарные меры: "...тысячи полтыры верст берег американской, реки, заливы описали, на карту и планы с промером потребных мест положили. Людей много тысяч к скрипетру российскому вновь покорили, гербы российских медных кинескам тамошним во утверждение подданства вручили, а для иногда быть могущих с европейцами о землях тамошних двору нашему споров, по местам железные доски со изображением медного креста с надписью "Земля, принадлежащая России" в землю с описанием секретна поклали".

Интересно, случись такая оказия и останься американские земли в составе России (СССР), много ли хайвеев было бы сегодня в тамошних местах?!

Планы и дела

И так, славу, могущество, богатства правительство искало где угодно, только не в собственно России, где обретался и

бедствовал коренной русский народ. Развитие шло по нерушимой формуле: "Государство пухло, а народ хирел". Нелепо, но внутри самой себя Россия как бы прятала по сути дела неоткрытый, неосвоенный полуший континент.

Графиня Е.Р.Дашкова вспоминает о поездке в Гродно: "Путешествие наше по этому варварскому и дикому краю, покрытому непроходимой грязью и бедностью было в высшей степени утомительно; к тому же мой сын заболел корью. В дополнение несчастия, нам пришлось пробираться сквозь леса, по такой глухой дороге, что я принуждена была нанять тридцать козаков — прорубать нам проход".

Почти в то самое время, когда вельможа Григорий Шелихов был озабочен судьбою незамужних американских девок и собирался "завести помаленьку Русь" на острове Уруп, под боком у Японии, даже главная дорога державы — между Петербургом и Москвой — еще отнюдь не представляла собой безопасный и обустроенный путь, о чем та же Е.Р.Дашкова пишет так: "На другой день, прежде чем мы доехали до Твери, два раза угрожала нам решительная гибель; между прочим, поднялась страшная буря, засыпавшая дорогу снегом, и мы принуждены были семнадцать часов блуждать ощупью. Ни одного признака человеческого жилья не было видно; и когда наступила ночь, усталые лошади едва переступали. Нам оставалось или похоронить себя в снегу, или умереть от холода, или сделаться добычей хищных зверей, и напуганному воображению казалась одна из этих крайностей неизбежной. Слуги обробили; одни плакали, другие молились и каялись.

Я приказала кучеру остановиться и подождать до рассвета; в надежде, что ветер спадет, лошади отдохнут, и мы наткнемся на какое-нибудь человеческое жилье и потом отыщем дорогу.

Менее чем через час возница вообразил, что вдали засверкал огонек. Он послал одного сметливого моего слугу к тому месту, откуда виднелся свет; посол осведомился и через полчаса воротился с радостным известием, что недалеко от нас находится деревня. Мы поплелись к ней, и наконец нашли безопасный приют для себя и своих животных..."

И все же время брало свое. Мысль о важности правильного устройства и содержания дорог все чаще посещала головы тогдашних руководящих вельмож.

При Екатерине II был составлен обширный план строительства дорог, о котором напомина-

лось иметь не менее 20 лошадей с по-возками. Лошади с погонщиками менялись, как правило, один раз в неделю, но не реже двух раз в месяц.



По указанию Петра I были разработаны технические правила для постройки дорог, составлен проект постройки больших дорог стратегического значения, в том числе дороги Петербург — Москва. На отдельных ее участках предполагалось укладывать деревянные настилы.



16 января 1712 г в Москве, а в 1719 г в Петербурге были учреждены инженерные школы. В 1724 г их объединили в одну с местом нахождения в Петербурге.



В конце XVIII—начале XIX в. дорожное обеспечение войск в русской армии получает дальнейшее развитие. Большое внимание этим вопросам уделяли русские полководцы П.А.Румянцев, А.В.Суворов и М.И.Кутузов. Организация руководства дорожной службой этого периода была изложена в документе, изданном в начале 1812 г. под названием "Учреждения для управления большой действующей армии", а для упорядочения системы путей сообщения в стране 20 ноября 1809 г вступило в силу "Учреждение об управлении водяными и сухопутными сообщениями".



В соответствии с положениями первого документа военные дороги могли быть четырех видов: дороги от армии в глубь страны (в центр страны); дороги, связывающие действующие армии между собой; дороги от штаба главнокомандующего к местам стратегического развертывания армий; постоянные военные дороги, то есть учреждаемые еще до войны и сохраняемые после ее окончания.



Под военной дорогой понимался ранее существовавший почтовый тракт или новая проложенная широкая дорога, которые допускали одновременное движение подвод в две стороны и на которых на определенных расстояниях устраивались станции для обслуживания воинских перевозок. К обеим сторонам дороги относилась полоса земли шириной 28 км. Все население этой полосы считалось приспособленным к военной дороге и обязано было обслуживать ее лошадьми, подводами, продовольствием и фуражом, освобождаясь тем самым от всех остальных воинских повинностей.



В 1812 г. внутри страны были проложены четыре военные дороги: от Санкт-Петербурга до Ковно через Псков, Остров, Любчин, Димабург, Вилькомир; от Полоцка до Ковно через Вильнюс; от Могилева до Орши через Минск, Кайданово, Новогрудок и Гродно; от Киева до Пулавы через Дитомир, Луцк, Владимир-Волынский. Между Москвой и Смоленском был большой государственный тракт (большак) — так называемая Новая Смоленская дорога, оборудованная почтовыми станциями.



По переписи 1911 г. общая протяженность грунтовых дорог в России со-

ставляла 737275 км, из них в европейской части — 561704 км, а в азиатской части — 175571 км (99 процентов этих дорог находилось в ведении земств, то есть состояло на учете в Министерстве внутренних дел). Министерство путей сообщения (МПС) грунтовыми дорогами не занималось.



В связи с ростом количества автомобилей в войсках в 1912 г технические условия для стратегических шоссе были пересмотрены и составлены новые. Основные требования к дорогам сводились к следующему: ширина проезжей части увеличивалась до 5,3 м вместо 4,5; земляное полотно расширялось до 9,6 м вместо 7,5; минимальный радиус закругления устанавливался в 53 м; ширина мостов увеличивалась до 7,5; для мостов вводилась расчетная военная нагрузка — 6,7 т на заднюю ось и 2,3 т на переднюю; толщина щебеночной коры устанавливалась 19 см посредине и 16,5 см по краям.



В 1913 году появились первые конструкции автомобильных дорог с деревянным покрытием, получившие дальнейшее развитие и усовершенствование в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Чуть позднее началось строительство стратегических шоссе, однако с началом первой мировой войны оно было приостановлено.



С ноября 1914 г. до конца 1915 г. дорожное обеспечение осуществляли: в корпусах — инженерные и саперные части, в армиях — инженерные и саперные части с привлечением местного населения. Во фронтовом тылу военные дороги подготавливались и содержались гражданскими дорожными отрядами, сформированными в конце 1914 г. из местного населения.



Осенью 1915 г. фронты перешли к позиционной войне, и грунтовые дороги стали эксплуатироваться интенсивнее, вследствие чего они оказались непроезжими. Необходимо было улучшить их качество, поэтому в 1916 г. организация дорожно-мостовых работ стала более четкой. Во второй половине 1916 г. при МПС было образовано Управление шоссейных дорог (Упшос), что положило начало объединению органов строительства дорог в самостоятельное управление. В конце 1916 г. и в начале 1917 г. дорожные работы развернулись на огромной территории, для их проведения привлекалось несколько десятков тысяч человек. Строили не только грунтовые, но и шоссейные дороги.

Первая мировая война показала возросшее значение военных дорог для обеспечения боевой деятельности войск и подвоза материальных средств. В ходе войны появились новые конструкции асфальтированных дорог. Дорожные работы стали делить на очереди по их важности и срокам исполнения, для механизации дорожно-мостовых работ начали применять дорожные машины. Повышение качества дорог всех категорий и расширение их сети стало определяющей тенденцией до конца XX века.

ют сохранившиеся кое-где большие тракты той эпохи ("большаки"). Они были хорошо протрасированы, то есть проложены технически правильно и рационально. Широкие и прямые, эти дороги обсаживались деревьями, что придавало им весьма живописный вид.

Увы, из-за войн и финансовых затруднений дорожное строительство при Екатерине так и не обрело должного — "планового" — размаха.

Конец XVIII в. отмечен появлением у нас первого шоссе. Вопреки бытому мнению самым первым русским шоссе — дорогой с твердым покрытием — стал не тракт Петербург — Москва, завершенный в 1834 г., а переделанная в шоссе дорога от Царского села до Гатчины. Постройка по повелению Павла I была начата в 1797 г.

В 1798 г. была образована Экспедиция устройства дорог, которую в 1801—1809 гг. возглавлял известный государственный деятель Н.П.Румянцев. Его плодотворная деятельность в большой мере предопределила издание в 1809 г. Манифеста об учреждении Главного управления путей сообщения, Корпуса инженеров путей сообщения и Института Корпуса инженеров путей сообщения.

Институт выпускал инженеров строительного профиля (факультетов не было). Выпускники института пополняли собой Корпус инженеров, который руководил строительством дорог, мостов и гидroteхнических сооружений.

В 1816 г. заведывание всеми государственными дорогами было возложено всецело на Главное управление путей сообщения. В том же году, до того квартировавшее в Твери, оно переводится в С.-Петербург. В качестве первоочередной задачи Управлению поручили "шоссировать" главную дорогу империи, соединявшую старую и новую столицы, и сверх того заняться тремя большими дорогами: С.-Петербургской, Псковской и Новгородской.

К дорожному делу благоволил император Александр I. Он считал, что "устройство многочисленных и удобных сообщений в Государстве, толико обширном и обиющем столь обширными производствами, составляет одну из важнейших частей управления, и что распространение земледелия и промышленности, возрастающее население столицы и движение внутренней и внешней торговли превосходит уже меру прежних путей сообщения".

А потому Александр I "признал необходимость доставить сей части все расширение, которое может ей быть свойственно по пространству Империи, по обилию ея произведений и по соревнованию промышленности".

Таким образом, в начале XIX в. на повестку дня был поставлен вопрос о строительстве не одной, а целой сети удобных шоссейных дорог.

Император Николай I не только внес новое оживление в дорожные дела, но в 1833 г. изволил самолично начертать целую сеть будущих русских дорог. По его планам, грунтовки было определено не просто превратить в шоссе, а довести до высшей степени совершенства, построить на них чугунные и каменные мосты и т. д. И действительно, то, что тогда было построено, сделано на совесть. В 1952 г. о каменных мостах Московского шоссе академик П.В.Щусев писал: "При частичной перестройке шоссе Управлением работ канала имени Москвы многие из этих мостов надстроены, но основная их конструкция сохранилась полностью".

Увы, при Александре и Николае, как и при Екатерине, планы намного опережали реальные дела. Тем не менее уже четко обозначилось благотворное влияние построенных шоссе на благосостояние людей в тех местах, через которые они прошли.

Судите сами. В то время по плохой, то обычной дороге, провоз из Суздаля во Владимир 1 пуда груза на расстояние 35 верст стоил 15 коп. Между тем доставка того же самого пуда в Москву по шоссе на расстояние 157 верст, то есть почти в 4,5 раза дальше, стоила всего 10 копеек.

Оживление в строительстве шоссе совпало с началом строительства первых русских железных дорог. Теперь за год в среднем отстраивалось около 260 верст (в 1840—1850 гг. — 2551 верста, в 1850—1860 гг. — 2611 верст).

Б60-е гг. темпы работ стали ослабевать. Вместо прежних 260 верст прирост составлял всего 15 верст — ничтожно мало для огромной страны.

В 1867 г. работы почти совсем сошли на нет. И только к самому концу века, как в лучшие времена, в эксплуатацию стало вводиться в среднем по 230 верст.

Итог столетия был таков: на 1 января 1897 г. в ведении Министерства путей сообщения состояло около 15 тыс. верст шоссейных дорог, а если прибавить к ним дороги Царства Польского, земств, городов и частные, то в сумме набиралось чуть больше 25 тыс. верст.

...XX в. на свой лад повторил старые времена. Выйдя из тяжелейшей Великой Отечественной, Кремль ухитрился поучаствовать еще более чем в пятидесяти вооруженных конфликтах далеко и очень далеко от родных пенатов.

Вдохновляясь единственно верным учением, наши интернационалисты вместо рязанчины и смоленчины налагивали (за народный счет) светлое будущее во вьетнамщине, кубанщине (от слова Куба), ангольщине и эфиопии... Тут уж не до дорог!

В последнее время обозначилось еще одно чисто демократическое средство: задачу создания современных автомагистралей отодвинуть куда-нибудь на XXII в. — запустить руку в собираемый нашим народом и ему исключительно принадлежащий дорожный фонд. Консолидировать, если выражаться нежнее.

Пора бы нам вспомнить крылатые слова — все начинается с дороги!



8 марта 1800 г. в России была создана "Экспедиция устройства дорог в Государстве". Она номинально не была присоединена к департаменту, а лишь находилась под опекой Главных директоров водяных коммуникаций, но затем перешла в его ведение.

Из проектов, которые были представлены в этот од времени, особенно заметен следующий.

В апреле 1803 года слободской купец Анфилатов, по доверию купцов Вятской губернии представил графу Н.П.Румянцеву проект образования общественно-го страхового капитала и учреждения на Ношульской пристани, при судоходной реке Лузе, страховой конторы, в виду случающихся несчастий при плавании судов по искривленному течению реки".

Проект активно обсуждался, уже фактически ро-дилось решение о его воплощении в жизнь, но потребовалось для этого 8000 рублей, которых не оказалось в казне.

Трудно сейчас рассуждать, насколько этот проект в итоге состоялся, но рабочие, которым было уготовано начинать воплощать его в жизнь, без дела не сидели. В этом и других районах России прокладывались большие и малые дороги. Их ругали — весной и осенью за грязь, летом — за пыль. Зимой по ним мчались разудальные тройки и извозчики сетовали на крепкие российские морозы да на стаи голодных волков...

Граф Н.П.Румянцев возглавлял дорожный департамент долгих восемь лет (с 1801 по 1809 гг.), ведя при этом огромную просветительскую работу, к тому же был одновременно и у руля Министерства иностранных дел. Но, видимо, эта многогранность была кое-кому не по вкусу, возбуждала зависть. Искренняя и справедливая статья о Румянцеве была напечатана лишь в январском номере "Журнала Министерства Народного Просвещения" за 1846 г., когда его уже не было в живых. Приналежала статья перу А. Старчевского — известного тогда журналиста и юриста. Приводим выдержки из этой статьи, сохранив стилистику тех лет.

"Граф Николай Петрович Румянцев был сын фельдмаршала Графа Петра Александровича Румянцева-Задунайского; родился он в памятный для России год (1753), в который императрица Елизавета отменила смертную казнь. С юных лет Румянцев воспитывался в доме отца, отличался кротостью, благородством души, светлым умом и необычайной понятливостью. Конечно, этому немало содействовало и то, что воспитание его совершалось в глазах Героя Кагульского, мужа известного энергии своей души, который в свободные минуты от государственной службы наблюдал за воспитанием сыновей. Молодой Румянцев вполне оправдал надежды отца. Старому воину жаль было только одного, что сын его не имел влечения к военному поприщу.

Образованность, и в особенности, знание иностранных языков весьма рано обратили на молодого Румянцева всеобщее внимание. Это льстило немало честолюбию отца, который писал к императрице Екатерине Второй об успехах старшего сына и просил употребить его по дипломатической части".

"...Находясь в самом почти центре германской учености (Франкфурт-на-Майне), мог ли Румянцев оставаться равнодушным ко всем вопросам, занимавшим тогда ученый мир? Убедившись в неполноте своего образования, он с усердием приступил к изучению германской, французской и английской литературы. Находясь на одном месте целые пятнадцать лет, Румянцев обогатил свои сведения, в особенности в науках политических, исторических, филологии и библиографии. Ознакомившись с сокровищами, которые раскрыла перед его любознательным взором образованность главнейших европейских государств, он хорошо понял младенческое состояние наук в своем Отечестве. Тогда-то родилась у него мысль — оказать соотечественникам услугу в этом отношении. В то время в Германии особенное внимание ученых направлено было к обрабатыванию истории вообще: быть может, это обстоятельство было причиной, что и деятельность Румянцева избрала поприще историческое.

Первою его мыслью было — составить себе отборную библиотеку, которая могла бы быть полезна в его

Владимир АНАТОЛЬЕВ ■

ДИПЛОМАТ-ДОРОЖНИК



Граф Н.П.Румянцев, больше известный широкому кругу людей как основатель Государственной публичной библиотеки в Москве, был человеком широкой эрудиции, и в работу Департамента водяных коммуникаций он внес немало нового. Хотя, к слову сказать, в материалах конца прошлого века, посвященных истории департамента, о его делах говорится очень сдержанно, практически нет тех возвышенных слов, которые отпускались его предшественникам и последователям. В "Кратком историческом очерке развития и деятельности путей сообщения 1798—1898 гг." в заслугу Румянцеву ставилось следующее:

"Сооружение Московского водопровода. Его устройство было начато в 1779 г., в 1788 приостановлено, и лишь в 1798 году возобновлено. В 1805 г. водопровод поступил в заведование Департамента водяных коммуникаций. К этому времени была приведена вода из села Большие Мытищи до Кузнецкого моста. Стоимость этих работ определялась в 1164800 рублей. Составлял проект и наблюдал за работами бывший тогда членом Департамента И.К.Герард. С 1805 года работы состояли в проведении воды к более отдаленным частям Москвы".

Отечестве. При составлении ее он обращал внимание только на любимые предметы, но в особенности на все то, что прямо или косвенно касалось отечественной истории. В течение пятнадцати лет он сделал много важных приобретений, и должно отдать ему полную справедливость в том, что между всеми русскими книгохранилищами нет ни одного, которое могло бы похвальиться такою многочисленностью сочинения по предмету северной и славянской истории, какое мы встречаем в его "музее". Вторая важнейшая часть его библиотеки состоит в собрании сочинений по части библиографии вообще.

Однако же Румянцев, следя за развитием иностранных литератур и собирая библиотеку, не забывал главных своих обязанностей. Он успел уже отличиться на поприще дипломатическом, чему доказательством служат награды, полученные им от Императрицы, умевшей ценить достоинства и заслуги своих сановников.

В конце царствования императрицы Екатерины Второй (1795), когда влияние Графа Румянцева на дела политические обнаруживалось в полной мере, неудовольствия и козни завистников принудили его оставить посольское место, испросив увольнение, он возвратился в Отечество.

...Румянцев вступил в управление Министерством иностранных дел в 1807 году, будучи Главным директором водяных коммуникаций. В следующем году он сопровождал императора Александра в Эрфурт, после чего был удостоен ордена Св. Владимира I степени. В исходе того же года он был отправлен в Париж для переговоров с Наполеоном, который в 1809 году употреблял его посредником в примирении Австрии с Францией.

Во время своего пребывания в Париже Румянцев пользовался особым благоволением императора Наполеона, который, говоря однажды об обширных его познаниях, прибавил, что он видел еще никого из русских с такими глубокими сведениями в истории и дипломатии.

...Вступление неприятеля (наполеоновской армии) в пределы России так тронуло Румянцева, что он заболел, и от душевного огорчения получил апоплексический удар, который, причинив ему глухоту, увеличил ее от времени до такой степени, что в последние годы своей жизни он ничего не мог слышать".

Обратимся теперь к заслугам, оказанным графом Румянцевым наукам вообще и отечественной истории в особенности.

"Для приобретения древних рукописей и старопечатных книг канцлер ежегодно посыпал знатоков этого дела на Нижегородскую ярмарку. Во время своих поездок в Гомель граф Румянцев успел также приобрести много замечательных рукописей. На счет его были описываемы все редкие рукописи, хранившиеся в разных местах России, которых нельзя было приобрести, и в особенности рукописи библиотек Московской Синодальной, Новгородской, Софийской, Московского архива коллегии иностранных дел и многих других библиотек, большую частью монастырских.

Нельзя умолчать еще об одном пожертвовании, сделанном им в последние годы жизни в пользу русской истории. Желая поощрить к занятию отечественной историей учеников Киевской Духовной академии, он положил на вечные времена капитал в 3000 руб., с тем, чтобы проценты с оного отдавались ежегодно за признанное лучшим сочинение студента Киевской академии касательно русской истории.

Двенадцать лет, проведенных графом Румянцевым в уединении, — лет тяжких, сопровождаемых все более и более усилившимися болезнями, были блестательно эпохой изысканий отечественных древностей. Вся тогдашняя историческая деятельность (с 1814 по 1826 г.) сосредоточивалась около этого великого человека и патриота и жила более или менее значительными его пожертвованиями.

Умер граф Румянцев 3 января 1826 г., на 73-м году жизни, и похоронен в своем любимом местечке — в Гомеле.

ГДЕМУ ИЗ ПРИРАСТАТЬ СИБИРЬЮ?

Обь — великая река.

“Уму непостижимо! – восхищенно пишет писатель-сибиряк В. Распутин. – Кто представляет себе хоть немногого эти великие и гибкие расстояния, тот не может не схватиться за голову. Без дорог, двигаясь только по рекам, волоком перетаскивая с воды на воду струги и тяжелые грузы, зимуя в ожидании ледохода в насконо срубленных избушках в незнакомых местах и среди враждебно настроенного кочевника, страдая от холода, голода, болезней, зверья и гнуса, трая с каждым переходом товарищей и визну”.

силы, пользуясь не картами и достоверными сведениями, а слухами, грозившими оказаться придумкой, неfredко в горстку людей, не ведая, что ждет их завтра и послезавтра, они шли вперед и вперед, все дальше и дальше на восток. Это после них появятся и зимовья на реках, и острова, и чертежи, и записи “расспросных речей”, и опыт общения с туземцами, и пашни, и солеварни, и просто затеси, указывающие путь, – для них же все было впервые, все представляло неизведанную и опасную новизну”.



а берегах рек, по которым двигались первопроходцы, возникли первонаучальные поселения, из которых медленно и трудно вырастала Сибирская Русь. Но единожды возникнув, новая жизнь обречена была все дальше и дальше уходить от обжитых берегов. Ставились новые остроги. В тайге добывался пушной зверь. Разведывались недра земли.

Англичанин С. Коллинс, придворный врач царя Алексея Михайловича, живший в России в 1659–1669 гг., сообщал о том, что ценные меха были главным предметом торговли сибиряков. По его словам, они ездили на охоту толпами, оставаясь там по 6–7 недель. Отправлялись на санях, запряженных 30–40 собаками.

Мехами туземцы платили в казну ясак – дань. Кроме них, если верить С. Коллинсу, промышлять зверя вменялось в обязанность ссылочным преступникам.

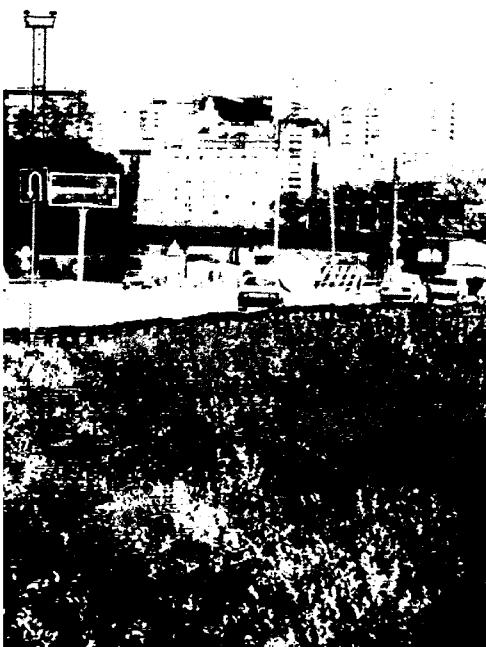
Подобная деятельность среди нетронутой дикой тайги нащупывала первые тропы, наметки будущих дорог, наиболее удобные для сообщения между собой редких населенных мест.

Хотя именно водные пути позволяли необъятной Сибири более или менее удовлетворительно поддерживать внутренние связи, на коротком плече заметную в перевозках играл транспорт гужевой. В летнее время использовали подводы. Когда же зима расстилала свою снега, оживлялись переброски грузов на санях. Учитывая, что зима в Сибири — это еще и значительная часть осени и весны, зимники становились важным дополнением опорных водных путей.

Если города и поселки в Центральной России XVI—XVII вв. при весьма неудовлетворительном состоянии дорог были далеко разбросаны друг от друга, то в Сибири это положение многократно усугубилось.

Как на колossalном историческом полигоне (площадь Сибири около 10 млн кв. км) здесь особенно проявляют пагубные последствия бездорожья, малонаселенности, слабой и одновременно накладной связи друг с другом обжитых мест. Остроги, крепости, села и городки, оторванные бездорожьем и расстояниями от Европейской России, жили как бы сами по себе. Огромные пространства и мизерность населения давали о себе знать.

Силуэты Красноярска.



"Когда народ сплочен внутренне вследствие достаточного числа жителей соответственно обширности страны, — писал великий русский историк С.М. Соловьев, — когда народ сплочен разделением занятий, поставившим различные местности, различные части населения в неразрывную связь и зависимость друг от друга; когда эти местности и части народонаселения находятся в беспрерывном общении друг с другом, связанны общими интересами, принимают горячее участие в судьбе друг друга, одним словом, живут со-знателю общего жизнео, — то такая внутренняя сплошечность, связь, условливает возможность децентрализации, возможность самоуправления частей без вреда политическому единству; когда разбитый член организма внутренно сросся, тогда внешние повязки и лубки более не нужны. Наоборот, когда части народонаселения, разбросанные на огромных пространствах, живут особою жизнию, не связаны разделением занятий, когда нет больших городов, кипящих разнообразною деятельностью, **когда сообщения затруднительны, сознания общих интересов нет**, — то раздробленные таким образом части приводятся в связь, стягиваются правительственною централизацией, которая тем сильнее, чем слабее внутренняя связь" (выделено мной — К.Ю.).

У Москвы после укрепления русской власти за Уралом не было другого средства освоить и закрепить за собой этот край, как только продвинуть далеко на восток линии ямской гоньбы. По причине относительной близости это прежде всего произошло в Западной Сибири.

В 1600—1601 гг. ямские слободы были основаны в Тюмени, Турунске и Верхотурье.

Понадобилось больше трети века, чтобы крупные региональные центры ямской гоньбы появились в Тобольском уезде, в слободах Демьяновская (260 верст от Тобольска вниз по Иртышу) и Самаровская (в 553 верстах от Тобольска в устье Иртыша).

Лошади не повсюду оказались подходящей тягловой силой. Поэтому пришлось приспособливать для гоньбы привычных к климату и местным условиям ездовых собак ("зимним де путем ходят до Сургута на нартах с собаками... и ходят де недели по три и болши").

А вот попытка приспособить к ямской гоньбе коренное сибирское население успеха не имела. Аборигены, несмотря на посулы освободить их от ясака, отнюдь не рвались записываться в ямщики.

Ямское дело оказалось им не по плечу, "не за обычай". Ямских охотников пришлось рекруттировать из крестьян и посадских людей, которых переселяли "на житье" в Сибирь из северорусских городов.

Сибирский вариант ямской гоньбы являл собой суровое испытание даже для очень крепких человеческих душ. При полном бездорожье ямщик, как в буквальном смысле слова первопроходец, зачастую сам торопил себе дорогу. Громадные расстояния, дикая природа, целые недели нахождения в пути, богатый на-

бор неожиданностей и опасностей — за все это он получал жалкое жалование и сравнительно большой земельный надел.

Ямские охотники (вольнонаемные) обязаны были "гонять ямскую гоньбу... где по государеву указу и по подорожным надобны будут подводы", для чего им надлежало за свой счет содержать лошадей "зимою с санями, летом с седлами и телегами и всякой гонебной снастью, а для водяного пути держать... всякие гребные суды с веслами, с бичевами и со всякою судовою снастью ежегод беспереводно".

Как можно из этого заключить, в отличие от своего европейского собрата, сибирский ямщик зачастую оказывался в роли не только речника, но и бурлака. Огромные нагрузки и суровых условий не выдерживали как люди, так и лошади. "На верха" постоянно шли жалобы на то, что ямщики "от той ямской гоньбы и конского падежу обищали и задолжали велики долги".

Чтобы не привести отрасль к окончательному упадку, правительство время от времени слегка увеличивало ямщицкое жалование и численность самих ямщиков, но их жизнь от этого заметно не улучшалась.

Не будь ямской гоньбы, тонкими и редкими линиями которой был "привязан" к Московии этот необъятный край, он еще сотни лет назад отпал бы от нее сам собой.

В 1698 г., когда открылась Сибирская линия, почта ходила из Москвы в Тобольск и далее в Нерчинск всего три раза за лето.

После основания первых сибирских ямских слобод прошло около трехсот лет. Но и в самый канун ХХ в. сибирские сообщения изменились мало.

А.П.Чехов, в 1890 г. совершивший путешествие на о. Сахалин, писал с дороги М.П.Чеховой: "Что за убийственная дорога! Еле-еле дополз до Красноярска и два раза починяя свою повозку; лопнул сначала курок — железная, вертикально стоящая штука, соединяющая передок повозки с осью; потом сломался под передком так называемый круг. Никогда в жизни не видывал такой дороги, такого колossalного расputья и такой ужасной, запущенной дороги. Буду писать о ее безобразиях в "Новом времени", а посему умолчу пока".

Каков вывод? Его сделал сам А.П.Чехов. "Тяжело ехать, — пишет он, — очень тяжело, но становится еще тяжелее, как подумаешь, что эта безобразная, рябая полоса земли, эта черная оспа есть почти единственная жила, соединяющая Европу с Сибирью! И по такой жиле в Сибирь, говорят, течет цивилизация!"

Характерно, что в нескольких дореволюционных изданиях по дорожной тематике, которые нам удалось просмотреть, статистические данные о наличии в России шоссейных дорог обходят Сибирь полным молчанием.

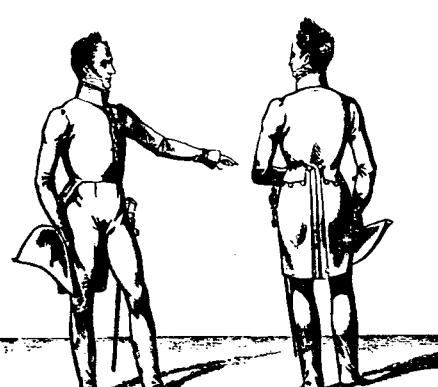
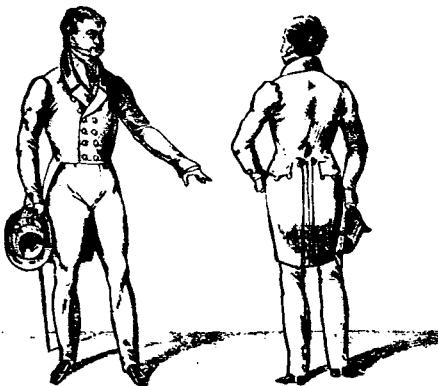
Бездорожье несколько веков не позволяло Сибири по-настоящему "прирастать" к России. И для нынешних поколений в этой области остается немало нерешенных задач.



Река Зея.

“... Седа кемъ и поспѣшать, какъ передъ Богомъ...”

Общее представление



Рисунки из Государственного архива
Архангельской области

В от как выглядел состав чиновников Архангельской губернской строительной и дорожной комиссии в 1854 г.:

- из потомственных дворян — 6 человек;
- из мещан — 8 человек;
- почетные граждане — 2 человека;
- из других сословий — 4 человека.

Из “Краткого списка о службе Гражданских чиновников” от 31.01.1850 г. следует, что служили в этой комиссии довольно молодые люди. Например: губернский архитектор — титулярный советник Шахнарев А.П. — 37 лет; городовой архитектор Малоховец Ф.Ф. — 29 лет; правитель канцелярии — губернский секретарь Любушин А.М. — 35 лет.

В архивных материалах обнаружено Клятвенное обещание, по которому присягали Государю Императору на чин губернского секретаря 14-го класса Малоховец Ф.Ф., на чин коллежского регистратора Ю.В.Зуев. Чиновники обещали “верно и нeliциемерно служить, не щадя живота своего до последней капли крови... способствовать к пользе Государственной. О ущербе же Его Величества интереса, вреде и убытках не только благовременно объявлять, но и всякими манерами отвращать, и всякую вверенную тайность крепко хранить. Таким образом себя весть и поступать, как перед Богом и судом Его страшым”.

На чиновников губернских строительных комиссий ежегодно составляли “Секретный список о служебных, нравственных и умственных достоинствах”. Список включал 15 пунктов, в том числе: чин, происхождение, имущественные права, семейное положение, образование и послужной список отличий по службе, награды, знание языков и степень благонадежности, усердие.

Особо отличившиеся гражданские чиновники согласно циркуляру от 23.02.1838 г. получали знак “Отличие беспорочной службы”.

Штаб- и обер-офицеры по корпусу путей сообщения также подлежали ежегодной аттестации, которая проводилась в декабре месяца (приказ главноуправляющего от 9.03.1835 г.). Формулярный (кондуктный) список о службе и достоинствах офицеров включал ответы на такие вопросы: сколько служил кампаний; усерден ли по службе; способности ума; в каких науках имеет знание; какие знает языки; каков в нравственности; каков в хозяйстве.

Приказом от 26.07.1838 г. главноуправляющий по корпусу путей сообщения напоминает господам офицерам, что “согласно именному Высочайшему Указу от 15.03.1817 г. никто бы не осмеливался употреблять нижних чинов в собственные услуги и работы под опасением строжайшего по законам взыскания, исключая денщиков”.

Совершение религиозных обрядов также осуществлялось по приказу главноуправляющего: “В наступивший ныне Великий пост предписываю всем чинам Высочайше вверенному мне корпусу приступить к говению, каждому по обряду того вероисповедания, к коему принадлежат”.

В Архангельскую строительную и дорожную комиссию 21.03.1857 г. поступила депеша от главноуправляющего о том, что он “признает необходимость подтвердить всем господам начальникам, дабы при разрешении на вступление в законный брак, принимая в соображение последствия семейной жизни, как в отношении средств к содержанию, так и обязанностей по службе, допускать со строгой разборчивостью, в особенности же браки нижних чинов”.

Образование

Первое в России высшее строительное учебное заведение было создано в 1809 г. — Институт корпуза инженеров путей сообщения. Этот институт учреждался в целях подготовки специалистов по проектированию, строительству и эксплуатации шоссейных дорог, судоходных каналов и других гидротехнических и гражданских сооружений.

27 апреля 1832 г. при Главном управлении путей сообщения было учреждено Училище гражданских инженеров. В Положении об училище говорилось: “В училище поступают из каждой губернии по два воспитанника возрастом от 15 до 18 лет. Они избираются из среды дворян. Каждому уезду представляется, по очереди, назначить от себя одного воспитанника, но преимущества имеют те уезды, через которые проходят губернские дороги. Воспитанники содержатся на вклады губерний из расчета 1000 рублей в год и 250 рублей на первоначальное обование. Окончившие училище обязаны отработать в своей губернии 6 лет”.

Просуществовав 10 лет, Училище гражданских инженеров было объединено с Архитекторским училищем. Воспитанники нового Строительного училища все 6 лет обучения находились на казарменном положении. Абитуриенты должны были владеть русским, немецким и французским языками, знать математику, иметь навыки по черчению и рисованию. С 1859 г. выпускникам с отличными показателями стали присваивать звание инженера-архитектора. Для этого выпускники должны были представить специальный проект в конференцию училища, на основании суждения которой и заключения учебного комитета главноуправляющий принимал решение.

С 1865 г. училище перешло в ведение Министерства внутренних дел, в связи с чем был изменен устав, установлены стипендии, вместо воен-

**Алла ИГНАТЬЕВА,
кандидат
технических наук,
Архангельский
Государственный
технический
университет**

Чиновник дорожного ведомства из XIX века — каким он был? В какой степени образован, знающ, какой имел достаток, как выглядел наконец? Листая архивные страницы, невольно отмечаешь, что эти вопросы были не последней заботой начальства того времени всех уровней вплоть до Государя Императора.

Начнем портрет нашего героя с деловой оценки, затем выясним, где он мог получить образование, улыбнемся строгим требованиям к внешности и наконец погадаемся его материальному достатку.

ной формы введена гражданская. С 1877 г. училище стало открытым учебным заведением.

Корпус инженеров путей сообщения пополнялся за счет выпускников Военно-строительного училища.

В должности чертежников были воспитанники кондукторской школы. Большая армия письмоводителей пополнялась за счет воспитанников Училища канцелярских служителей.

Государь Император воспрещал "преждевременное повышение по службе" и постановил правило, чтоб в унтер-офицеры производили по выслуге 3 лет. Порядок удостоения к повышению в следующие классы кондукторов, чертежников, писарей, мастеров устанавливается тем же сроком.

В процессе работы свой уровень образования чиновники дорог в первой половине XIX века повышали, читая периодические журналы, такие как "Труды Вольного экономического общества" и "Журнал путей сообщения". В этих изданиях поднимались вопросы строительства дорог, мостовых из искусственного асфальта, об основаниях каменных зданий, о связи щебня с шоссе и другие.

Внешность

В ответ на оплошность подполковника Строительного отряда Шванебаха, который "был приглашен в Смоленскую Казенную палату для присутствия на торгах, дозволил себе явиться в оную в сюртуке и хотя при шпаге, но с фуражкой в руках", главноуправляющий по корпусу путей сообщения граф Толь издает 6 января 1837 г приказ: "За неуважение к присутственному месту, делая строжайший выговор подполковнику, даю о том знать по Корпусу, предписывая, чтоб никто не осмеливался явиться в заседание какого-либо присутственного места иначе, как в мундире".

Гражданские чиновники также носили мундиры. 27.02.1834 г Высочайше утверждено "Росписание мест и званий для различия в парадных мундирах гражданских чиновников", согласно которому все гражданские чиновники ведомства путей сообщения отнесены в разряды. Например: главноуправляющий, если не военного чина, — II разряда; директор департамента — IV разряда; вице-директор, правитель дел совета — V разряда; начальники отделений департамента — VI разряда; помощники начальников — VIII разряда. К этому же разряду отнесены губернские и областные архитекторы. Помощники губернских и областных архитекторов — IX разряд. Внешний вид мундиров для чиновников разного ранга показан на рисунках. Детально проработаны варианты шитья на них и пуговиц.

В одном из предписаний Главного управления путей сообщения от 19.03.1837 г. граф Толь сообщает, что "Его Императорское Величество изволил находить... неприличным ношение усов и бороды гражданским чиновникам Губернских и Областных Строительных комиссий. В следствие этого Высочайше повелевает всем начальникам Гражданского ведомства строго смотреть, чтобы их подчиненные бороды и усы не носили, ибо они, последние, принадлежат одному военному мундиру". В приказе главноуправляющего по корпусу путей сообщения от 24.11.1837 г. говорится, что Государь, "находя неприличным допускать иметь на голове длинные волосы или даже их завивать, повелеть изволил вменить в обязанность всем военным начальникам строго наблюдать: дабы ни у кого из подчиненных не было бы никакой прихотливости в прическах, чтобы вообще волосы были стрижены единообразно. Волосы должны быть гладко выстрижены, не закрывать ни ушей, ни воротника, и приглажены справа налево. Не допускать никаких странностей и в усах и в бакенбардах, чтоб и те, и другие были не ниже рта".

Инерциальная положенч

Военнослужащие получали жалование, столовые и квартирные деньги по чинам. Например, инженер-полковник Иванов за ноябрь 1850 г имел жалования 46 руб. 46 коп., столовых денег — 23 руб. 35 коп., квартирных — 47 руб. 65 коп. (для сравнения жалование дворника — 10 руб. в месяц). Кроме того, начиная с 1837 г. всем штаб- и обер-офицерам, принадлежавшим к составу армейских войск, назначаемых на государственные работы по ведомствам Главного управления путей сообщения, производить порционные деньги, первым по 1 руб., вторым — по 50 коп. в день, нижним чинам — по 40 коп. Порционные деньги производить из сумм, ассигнованных на те самые работы, для которых наряжены войска 23.01.1837 г. приказом главноуправляющего. "Обер-офицерам корпуса Инженеров и Строительного отряда путей сообщения присвоить право на получение казенных денчиков. Положить на каждого денщика в год 7 руб. 54 коп. на провиант и жалование. В одежде и обуви офицеры обязываются своих денчиков содержать. Денщикам носить ливреи по военному ведомству". Жалование гражданских чиновников было несколько ниже.

Итак, подытожим наши впечатления о строителях дорог прошлого века. Перед глазами встает молодой, элегантный, материально обеспеченный и образованный человек.



Принц "перестройщик"

18 апреля 1809 г. Правительствующему Сенату был дан Именной Высочайший указ: "Возлагая звание Генерал-губернатора Новгородского, Тверского и Ярославского и Главное Управление Департамента Водяных Коммуникаций на Его Императорское Высочество Принца Георгия Ольденбургского, Мы желаем отличным способностям его отверзть... трудом и деятельностью доказать известную Нам ревность и любовь его к новому Отечеству".

Вступив в управление департаментом, принц Ольденбургский пришел к убеждению, что при существовавшей организации этого учреждения оно не может выполнять возложенных на него задач. По мнению принца, изложенному в докладе Императору Александру I, препятствием тому явилось "слияние разнородных частей и неизбежное от того в них замешательство и неопределенность обязанностей".

Для устранения этих недостатков принц представил Государю проект образования объединенной Экспедиции. В ее ведение, по предложению нового руководителя, отходили и государственные дороги. 30 августа 1809 г. был дан Сенату Именной Высочайший Указ, которым место пребывания нового учреждения было определено в Твери.

Новообразованная Экспедиция имела следующий состав. Был управляющий, при нем, как принято, секретарь. Учреждалось три отделения. Каждое делилось на столы. К кругу ведения первого отделения были отнесены хозяйственные вопросы, второго — дела "до благоустройства касающиеся", третье ведало всеми сошениями и счетами по приходам и расходам. При Экспедиции был учрежден архив и назначен экзекутор, он же казначай. К принцу Ольденбургскому был откомандирован в Тверь его прежний подчиненный по Министерству внутренних дел статс-секретарь Ф.П. Лубяновский.

Первые шаги вновь созданного учреждения были крайне трудны. Прежде всего не хватало людей, способных должным образом организовать работы. Принц, он же Главный директор, деятельно принялся за формирование Корпуса инженеров. В 1809 г. в Петербурге был открыт институт "для приготовления юношества и образования инженеров".

"В трудах преобразующий"

Правом поступления в новое учебное заведение пользовались юноши не моложе 15 лет, здорового телосложения, умеющие говорить и писать по-русски и по-французски. Число воспитанников не превышало восьмидесяти. Курс обучения назначался четырехлетний, и окончившие институт выпускались инженерами 3-го класса. Учебное заведение было "на положении воинском".

Для преподавания назначались: два профессора чистой математики, два — прикладной и строительной, один — гидрографии рек, один — рисовального искусства и архитектуры. Причем все профессора должны были иметь чин не ниже майора. При институте находились также смотритель за всеми мастерскими (в чине капитана), надзиратель за кабинетом машин и инструментов и за библиотекою, эконом (капитан).

Для института на Высочайше пожалованые суммы были куплен дом князя Юсупова за 350 тысяч рублей.

Перечислять все, что сделано российскими дорожниками в период, когда Главным директором Путей сообщения был принц Ольденбургский, нет необходимости. Особого внимания, пожалуй, заслуживают работы на Военно-Грузинской дороге. Постройка ее была начата в 1803 г., еще до Ольденбургского, на что было отпущено 71028 рублей 50 копеек (деньги считать тогда умели — В.В.). Но в 1809 г. генерал-лейтенант Тормасов, Главноуправляющий Кавказом, обратился к Ольденбургскому за дополнительными суммами на устройство дороги. Деньги ему были отпущены в размере 49860 рублей 15 копеек медною монетой и 16660 рублей серебряною монетою.

Владимир ВОЛКОВ ■

КАК НЕМЕЦКИЙ ПРИНЦ РУССКИЕ ДОРОГИ ОТРОДА

Хотя имя немецкого принца Георгия Ольденбургского вошло в историю России, современный читатель о нем практически ничего не знает. Советские историки не очень-то охотно писали об иностранцах, в свое время находившихся на российских правительственные постах. А ведь Ольденбурги, к примеру, — род древний и в Европе известный. Они правили в Дании, Норвегии, Швеции.



Принц Георгий Ольденбургский

Читая такие любопытные и необычные по сегодняшним дням документы, я невольно задумывался, а что за личность был первый министр путей сообщения принц Георгий Петрович Ольденбургский, так уверенно нашедший себя в российской реальности? Отыскав в фондах Государственной публичной библиотеки нужную книгу ("Семейная хроника. Записки Аркадия Васильевича Кочубея, 1790—1873 г. С.-Петербург, 1890), я нашел ответы на многие вопросы.

По любви или по расчету?

18 апреля 1809 г. состоялась свадьба Великой княжны Екатерины Павловны с принцем Г.П.Ольденбургским, приехавшим в Петербург вместе с отцом и старшим братом Августом. Брак, по всей видимости, был зачен очень поспешно, поскольку при дворе узнали о мерении Наполеона породниться с какой-либо высокой царственной особой и даже пренесся слух, будто бы он желает просить руки Екатерины Павловны. Императрица Мария Федоровна, желая во что бы то ни стало отдалась от этого предложения, по ее мнению, во всех отношениях невыгодного, решила как можно скорее выдать Великую княжну замуж, а приезд в Петербург принцев Ольденбургских, один из которых был весьма привлекателен, помог осуществить это намерение.

Великая княгиня постоянно отыскивала умных людей и таким образом переманила на службу к принцу многих из них — от Великого князя Константина Павловича до некоего Гинца, которого Великий князь очень хвалил, называя отличным работником.

В числе членов Совета Путей сообщения были известные для своего времени люди, например, генерал Деволант и некто Карбонье — человек острого и изобретательного ума.

Тайна каоровых перемен

Генерал-лейтенант Деволант был причиной падения Лубяновского, о котором упоминалось выше. Случилось это таким образом. По случаю устройства канала необходимо было уничтожить стоявшую близ Рыбинска мельницу. Ее владелец требовал за нее слишком высокую цену. Деволант полагал, что мельницу, независимо от суммы, необходимо приобрести в казну. Лубяновский возражал. В России нет такого закона, говорил он, который бы позволял насильственным образом отчуждать собственность. При этом ежидно прибавил, что такие законы, очевидно, могут существовать в Германии или в Голландии, но не у нас. В этих словах был усмотрен дерзкий намек, поскольку Ольденбургский был немецким принцем, а Деволант по национальности голландцем.

Великая княгиня и раньше была недовольна Лубяновским, считая, что он при обращении ко всем, а к принцу в особенности, всегда выдерживал слишком важный и наставительный тон. Теперь же, узнав от принца во время игры с ним на бильярде о ссоре Лубяновского с Деволантом, тотчас вызвала дежурного адъютанта и поручила ему в 24 часа выдорвать Лубяновского из Твери.

Последний приказ

25 марта 1812 г. принц Ольденбургский был отозван в армию. Уезжая, Его Высочество отдал следующий приказ: "По особой Высочайшей Государя Императора воле, следя при Лиге Его Высочества в армию, я не могу не изъять всему Корпусу инженерных путей сообщения, сколь для меня чувствительно, что я на некоторое время от управления свою частью отказываюсь. Имея в каждом члене сего Корпуса лучших моих сотрудников, я всегда вменял в отличную честь начальствовать оным. Временное отсутствие мое лишает меня сего удовольствия, но, тем не менее, я должен известить всему Корпусу сему, что ежели настоящие занятия мои и не позволяют мне непосредственно иметь над ним команду, которая вверяется в отсутствие мое старшему генеральному инспектору Корпуса и отличнейшему по достоинству и знаниям генерал-инженеру Деволанту, то сие, однако, не препятствует мне сохранить все права, какие главному начальнику принадлежат". Высокий стиль, блagие пожелания...

Надеждам принца Ольденбургского снова вступить в управление ведомством, которое он так любил и которому посвятил много труда и энергии, не суждено было сбыться. В ночь с 14 на 15 декабря 1812 г. принц скончался от горячка после восьмидневной болезни.

Его преемником стал Ф.П.Деволант.

ЗЕМСТВА — ДОРОГАМ

В 1864 г. император Александр II подписал указ Правительствующему сенату о введении в 34 губерниях России земского самоуправления. Сами земства стали создаваться лишь с февраля 1865 г., и их становление затянулось до 1876 г. Основная группа земских учреждений была основана в 1865–1866 годах. В наши дни, таким образом, исполняется 130 лет земскому самоуправлению в 28 губерниях России.

Земства вводились в территориях. Последний — в уездах, а начиная с февраля 1917 г. и в волостях. Важной задачей земств была забота о путях и средствах сообщения, в частности о дорогах.

Автор предлагаемого читателям исследования на земско-дорожную тему Виталий Фионович Абрамов — кандидат исторических наук. Его перу принадлежит 40 научных работ по истории земства и современным проблемам местного самоуправления. Он также был экспертом Конституционной комиссии и членом Конституционногосовещания Российской Федерации, состоит советником по самоуправлению ряда государственных и общественных учреждений.

3 аконом от 29 октября 1864 г. "дорожные комиссии", доселе функционировавшие повсеместно, были упразднены, а их функции переданы земствам. При этом шоссейные дороги, так называемые дороги "главного сообщения", остались в ведении Министерства путей сообщения; почтовые, торговые и этапные поступили в ведение земских учреждений; проселочные были оставлены на содержании владельцев земли и под надзором уездной полиции.

Земства получили дороги в крайне плохом состоянии. Впервые в истории страны была предпринята попытка серьезно улучшить дорожное дело на местном уровне. Большинство земств начало свою деятельность с подробного описания всех губернских дорог и стоящих на них сооружений, рассмотрело возможность изменения направления этих дорог с целью сокращения их протяженности и проведения по более удобным направлениям. Сведения эти собирали губернские земские управы через приглашенных на службу архитекторов, инженеров и техников.

В первое время все дорожные работы производились натуральной повинностью. Такие повинности отправлялись в каждой губернии ее собственными земствами и всем ее населением. К числу дорожных повинностей были отнесены: по сухопутным сообщениям — содержание в исправности грунтовых (почтовых, торговых и военных) дорог, соединяющих города губернские, уездные и иные между собой и с пристанями, с крепостями и другими военными пунктами; содержание мостов, плотин, гатей и прочих сооружений на этих дорогах; по водяным сообщениям — содержание естественных бечевников по судоходным и сплавным рекам, озерам и заливам.

Вследствие неравномерного распределения дорог по уездам население было неодинаково обременено дорожной повинностью. Исправление полотна почтовых дорог было отнесено земствами к губернским на натуральной повинности, исполняемой в пределах



каждого уезда по специальным раскладам и под наблюдением уездных земских управ. Содержание торговых и военных дорог находилось исключительно в ведении уездных земств.

Осмотр почтовых трактов производился ежегодно, сразу же после весеннего паводка, членами уездных земских управ. Потом они составляли ведомости о состоянии сооружений и требуемых в них исправлениях, которые направляли в губернскую управу. Та, рассмотрев их, делала распоряжения о составлении техниками смет. Причем они предварительно должны были произвести осмотр каждого сооружения на месте. При каждой почтовой станции были особые книги, в которые проезжающие записывали замеченные неисправности. Некоторые уездные земства имели на службе специальных дорожных смотрителей.

Однако, несмотря на большие усилия земств, дороги находились в далеко не лучшем виде. Учитывая это, земства впоследствии сняли с крестьян натуральные дорожные повинности и ввели вместо них всесословные денежные. Такая перестройка в основном была закончена к 1917 году. Теперь устройством и содержанием дорог, мостов и переправ занимались исключительно уездные земства. Дорожные работы велись хозяйственным способом, частью через подрядчиков. Земства повсеместно переходят к постройке более прочных сооружений и, что не менее важно, улучшенного внешнего вида. Появились каменные трубы, мосты на каменных опорах, насыпи немощеные и мощенные на непрерывных местах, участки шоссе, галечные дороги и т.п.

В качестве примера приведем Казанское земство. К 1914 г. в нем (не считая деревянных мостов, которые в большинстве стояли на каменных опорах) имелось 58 мостов с железобетонным перекрытием, 38 железобетонных мостов, 45 каменных труб, 256 верст мостовых, 76 верст шоссе, 28 верст галечных дорог, 20 перевозов. Общая стоимость всех сооружений доходила до 4 млн руб. — сумма по тем временам колоссальная. Затраты на дорожное хозяйство составили 390 тыс. руб. в год.

Дорожный отдел губернского земства был переименован в технический с отделениями: дорожным, архитектурным, электротехническим, гидротехническим, телефонным и автомобильным. Годовой бюджет технического отдела превышал 600 тыс. руб. Кроме того, стремясь добиться нормального судоходства по Волге, Каме и Суре, земство выделяло немалые деньги на исследования и расчистку русла этих рек. Итог: эти реки в пределах Казанской губернии стали более удобными для судоходства.

В 1913 г. через все земские губернии проходило 200428 верст гужевых дорог (из них 184992 версты

обслуживались земствами), 1030,5 тыс. верст проселочных дорог, 32827 верст водных судоходных путей, 41007 верст железных дорог общего пользования. Земский технический дорожный персонал включал 264 инженеров с высшим образованием, 175 специалистов со средним и 703 с низшим образованием, 679 чел. без специального образования.

35 земств 14 губерний (Бессарабской, Владимирской, Екатеринославской, Казанской, Киевской, С.-Петербургской, Подольской, Полтавской, Саратовской, Таврической, Тверской, Харьковской, Херсонской и Черниговской губерний) к 1914 г. имели свое автомобильное хозяйство. Наиболее полно автомобилями были обслужены южные земства, где находилось 80 процентов общего их количества. Стоимость эксплуатации автомобиля колебалась от 100 до 2500 руб. в год, а стоимость 1 версты пробега — от 11,5 до 46 коп. Наиболее распространеными были автомобили систем "Бенц", "Кейс", "Опель", "Фiat", "Форд", "Руссо-Балт"...

Убедившись в успешности земского дорожного дела, правительство в 70-е годы передало в порядке эксперимента четырем губернским земствам в хозяйственное заведование казенные шоссе. Земства сумели содержать их в полной исправности и до 1894 г. сделали еще сбережений на 2 млн. 200 тыс. руб. К 1914 г. в 16 губерниях казенные шоссе общой протяженностью 4690 верст обслуживались земствами, на содержание их правительство выделяло ежегодно в среднем на одну версту 283 руб. Так, Московское губернское земство в течение 41 года обслуживало 499 верст казенных шоссе, Новгородское — 571 версту 15 лет, С.-Петербургское — 874 версты 10 лет, Орловское — 390 верст 16 лет.

С 90-х годов земства по собственной инициативе приступают к строительству шоссе и галечных дорог (так называемых "дорог с каменной одеждой") в пределах своих уездов и губерний. Так, в 1895 г. таких дорог было 2788 верст, в 1901 г. — 4777, а в 1913 г. — 11448 верст, из них 2935 верст шоссированных, 1090 верст замощенных и 7423 версты частично шоссированных или замощенных.

Таким великолепным результатам способствовал закон 1895 г., по которому с земствами были сняты некоторые казенные расходы в сумме примерно 6 млн руб. Эти средства теперь также направлялись на дорожное дело. Если в 1895 г. земства отпустили на дорожную часть только 4 млн руб., то через 10 — лет уже 15 млн 957 тыс. руб. Вместе с дорожным капиталом, собираемым по закону 1895 г., расходы на дороги составили 23 млн 664 тыс. руб., или 9,4 процента от общего земского бюджета. На 1 января 1912 г. все земства располагали дорожным капиталом в сумме 19 млн 731 тыс. руб. (из них 16 млн находилось в наличии). Всего за 1895—1912 гг. земства израсходовали на дорожные работы 179 млн 785 тыс. руб., в том числе 125 млн — из дорожного капитала, 55 млн руб. — из общих земских средств.

Итак, земства выработали ряд организационных и практических форм содействия развитию дорожного дела. В условиях перехода к рыночным отношениям и становления органов местного самоуправления земский опыт заслуживает самого пристального изучения, и прежде всего в области строительства и содержания территориальных дорог.

ТОТАЛЬНОЕ ИСТРЕБЛЕНИЕ ДОРОГ

3 а войну страна потеряла 27 млн человек. Было уничтожено 30 процентов национальных богатств. Полностью или частично захватчики разрушили и сожгли 1710 городов и более 70 тыс. сел и деревень, 31850 промышленных предприятий, больше 100 тыс. колхозов и совхозов и т. д. Сполна этот горький перечень нам здесь не исчерпать.

Особенно досталось дорогам и мостам. Вольно или невольно, их уничтожали как противник, так и свои. Этой работой сотни тысяч людей старательно занимались все годы войны.

Недаром говорится, что у немца на все есть инструмент. Вот и для вывода дорог из строя они создали специальные путеразрушительные машины. Немецко-фашистские войска подорвали и вывели из строя 91 тыс. км автомобильных дорог и 90 тыс. мостов общим протяжением 980 км.

Задачу фашисты ставили перед собой простую: наступающим советским частям вместо дороги оставить ее полную противоположность — не пригодный ни для проезда, ни для прохода "лунный пейзаж". Они предпринимали также специальные меры для того, чтобы максимально затруднить последующий ремонт дорог. Для этого взрывали мосты, а зачастую и подходы к ним на протяжении 100—150 м с каждой стороны; в трубы под высокими насыпями закладывали по 4—5 крупных авиабомб (200—500 и более кг). Такой взрыв уничтожал не только саму трубу и насыпь над нею, но поднятый взрывом грунт разлетался по сторонам так, что вторично использовать его было практически нельзя; взрывая дорожные одежды и земляное полотно, вражеские инженеры выбирали для повреждения такие места, где дорога шла через болота или поймы рек. В итоге организация объездов либо чрезвычайно затруднялась, либо и вовсе становилась невозможной. Да и ремонт в таких местах превращался в сущий ад.

Мы уже упоминали о дороге Москва—Минск. Здесь не остались целыми ни один мост, ни одна труба. У большинства мостов были обрушены не только пролеты, но и опоры. Чудовищные взрывы извергли из высоких насыпей огромные конусы земли.

На состоянии дорог оказались и действия наших войск. Дело даже не в том, что при отступлении приходилось, скажем, вынужденно взрывать мосты, чтобы не дать противнику вырваться на оперативный простор. На военные дороги хлынул поток танков, самоходок, грузовиков, подвод, тракторов с тяжелыми орудиями на крюках, что создавало для дорожных покрытий такие запредельные нагрузки, выдержать которые они уже не могли.

СОЛДАТЫ НЕЗНАМЕННЫХ ВОЙСК

E сли б уничтожение дорог, мостов, дамб и других подобных сооружений ничем не восполнялось, война прекратилась бы сама собой, как останавливается огонь, когда к нему не притекает кислород. Но война не остановилась. Наши солдаты шли по дорогам, которые вместо разрушенных строили для них воины особых, уникальных войск — дорожных.

Им мало досталось славы, хотя они достойны ее не меньше, чем пехотинцы и артиллеристы, летчики и моряки.

...Взорваны мосты. Войска, теряя наступательный порыв, уперлись в труднопреодолимый водный рубеж.

И вдруг на забитом техникой военном шляхе звучит громогласная команда: "Все в сторону! Освободить дорогу!"

Что за машины мчатся вперед? Тяжелые танки? Самоходки? Смертоносные гвардейские минометы?

Нет. Все виды и рода войск теснятся к обочинам для того, чтобы пропустить вперед pontонеров. Они сейчас самые главные и необходимые. Под огнем вра-

Объективной, полной и свободной от сиюминутных взглядов истории российских автодорог до сих пор нет. Отдельные издания если и касаются этой темы, то, как говорится, с пятого на десятое.

Что тому причиной? Может быть, наша многовековая привычка к бездорожью? Или желание видеть в нем определенную пользу и смысл? Дескать, нет худа без добра?

В своих мемуарах русский дипломат Ю. А. Соловьев писал, что накануне первой мировой войны он неоднократно ездил на автомобиле из Штутгарт в Варшаву. В Польше (в то время она была частью Российской империи) его удивляло "невероятно плохое состояние пограничных шоссе". Представитель местных властей, как бы приоткрывая завесу тайны, доверительно разъяснил ему, что ужасные дороги в Калишской губернии входят в план обороны на случай войны с Германией.

Подобные оригинальные высказывания отнюдь не были уникальными. Уже после начала мировой войны А. Нагель, редактор журнала "Автомобиль", писал, что "испорченные шоссейные дороги для наших войск, привыкших у себя дома к полному бездорожью, не могут явиться препятствием для стремительного наступления".

На чем наступать? На каких вездеходах? О, и тут не было никаких проблем!

Порой дискуссии на автодорожные темы приобретали со-

всем уж комический характер, и тогда некий корреспондент "Правды" авторитетно предсказывал, что "на случай войны автомобили соседей-врагов широкарно застрянут на наш дорогах и тогда сыграет решительную роль наша телега".

С начала 30-х годов новые автозаводы приступили к массовому выпуску машин. Но полуторкам и трехтонкам еще долго приходилось ездить по старым гужевым дорогам, которые главным образом и составляли довоенную дорожную сеть. Старая наша беда — отставание дорожного строительства — не вчера началась и преследует нас до сих пор.

На этом фоне заметно выделялась, пожалуй, лишь автомагистраль Москва—Минск, строительство которой закончилось в 1938 г. По тем временам она была действительно настоящим европейским автобаном. Но война, прокатившись по этой стратегической дороге с Запада до окрестностей Москвы и назад до Берлина, на большей части ее почти 700-километровой протяженности оставила свои страшные следы. Однако вопреки предсказаниям довоенного оптимиста ни здесь, ни в других местах никаких тяжело-танковых сражений так и не произошло.

Если не вдаваться в детали, ситуацию с послевоенным дорожным строительством можно определить всего двумя словами: "начать" и "кончить".



га наведут переправы, и только тогда притормозившие батальоны, полки и дивизии снова ринутся вперед.

Дорожные части с самого начала войны оказались столь необходимыми для обеспечения боевой деятельности войск, что уже 8 мая 1942 г. в соответствии с постановлением ГКО СССР они были преобразованы единые дорожные войска.

Люмните, сколько дорог и мостов уничтожили гитлеровцы? Взрывать — не строить. А теперь сравнивайте цифры наших огромных дорожных потерь с объемами работ, которые под бомбами и огнем выполнили дорожные войска.

За годы войны ими построено, восстановлено и ушириено около 100 тыс. км дорог. Построено, восстановлено и отремонтировано более 1000 км мостов. Выполнено земляных работ (как к месту не вспомнить популярное ныне словечко — "перелопатить") и заготовлено лесоматериалов около 34 млн кубометров.

В четырехгодичном соревновании с фашистскими саперами, подрывниками и фальцщиками наши дорожные солдаты не только не уступали, но зачастую выходили вперед, воскрешая то, что немцы обращали в руины, пепел и дым.

10 ЛЕТ — СРОК ДЛЯ ОДСК

История армейского натиска на бездорожье не закончилась с войной. Вернее, закончилась, но только на очень короткий срок.

Германию мы победили. Но от победы над бездорожьем было еще очень далеко. Чтобы поправить дело, решили использовать методы, так хорошо зарекомендовавшие себя во время войны, то есть военные.

Автор этой плодотворной идеи почил в бозе от удара ледорубом по голове. Его звали Лев Давидович Троцкий. Коли есть необходимость, рассуждал он, рабочую массу надо перебрасывать с места на место и назначать ей задачу точно так же, как это делают с боевыми подразделениями и частями. Особый блеск идеи придавал тот факт, что солдатам и зекам почти ничего не надо было платить.

Толковые идеи не хуже ледоруба пробивают себе дорогу в жизнь. И вот в декабре 1945 г. в системе НКВД на базе освободившихся после войны дорожных войск организовался ОДСК — Особый дорожно-строительный корпус. Корпус состоял из дивизий. Те в свою очередь — из полков, батальонов, рот.

Как и полагается армии, корпус был вооружен неплохой по тому времени техникой: самосвалами, тракторами С-80, автогрейдерами, асфальтосмесителями, экскаваторами, бульдозерами, скреперами, камнедробильными заводами... Всего около 8 тыс. единиц.

Солдаты корпуса все 10 лет, пока он существовал, неплохо потрудились: построили около 17 тыс. м мостов, уложили 2778 труб,озвели 1278 домов и много других объектов.

В марте 1953 г. причудница-судьба занесла ОДСК под крышу... Министерства путей сообщения. Дальнейшие реорганизации в августе того же года передали его под эгиду Министерства обороны. Когда "наш дорогой Никита Сергеевич" задумал сокращать армию, под фанфары был расформирован и ОДСК.

Но задолго до того, как это произошло, славному корпусу удалось участвовать в событии, у истоков которого, как твердят молва, стоял Сам — генералиссимус И.В.Сталин.

ЗАГАДКА ТРАССЫ НА СИМФЕРОПОЛЬ

С 1945 по 1953 г. строительство общегосударственных дорог вел Гушосдор МВД СССР. Этому "коренному" помогало немало "пристяжных" — подразделений различных организаций, которые довольно приудливо создавались, реорганизовывались, ликвидировались.

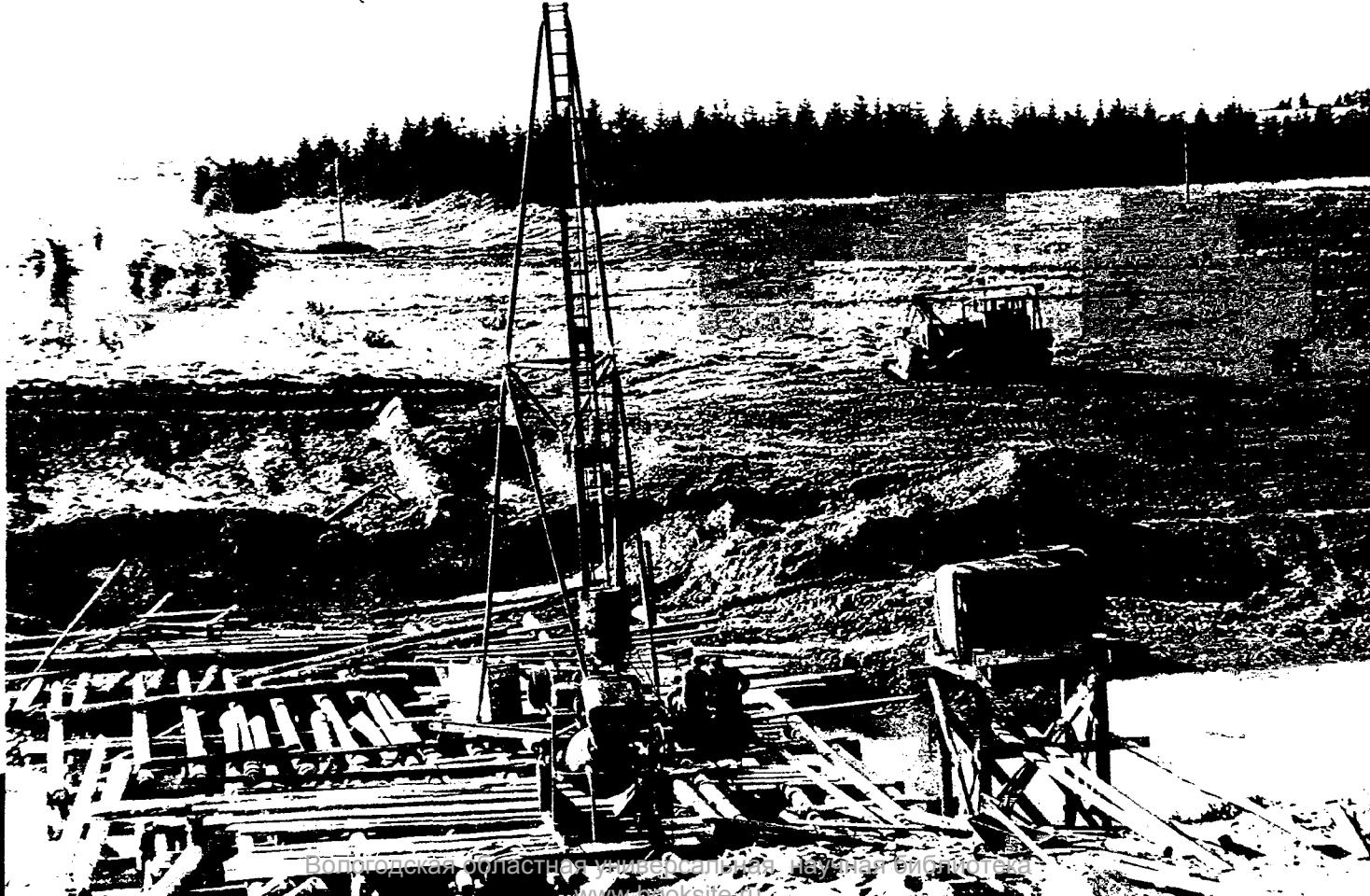
Собственно говоря, Гушосдор строил дороги еще во время войны (на направлениях, по которым поступал ленд-лиз, в оперативном тылу Красной Армии и т.д.). С окончанием войны темпы строительства резко возросли. Предполагалось, что в 1946—1948 гг. будет построено и реконструировано около 9 тыс. км усовершенствованных дорог. Через каждые 150 км планировались бензоколонки с жильем для персонала и буфетами для проезжающих. Через каждые 300 км — гостиницы с ресторанами, опять же заправки, станции техобслуживания и ремонта.

Согласно утвержденному обширному списку Гушосдор развернул работы в разных местах страны. Из армии пошел поток "демобилизованной" техники: множество автомобилей, тракторов, грейдеров, электростанций, тягачей, бетономешалок, пилорам и т.д. Мечта автодорожника, а не жизнь.

И вдруг с началом 1946 г. ситуация резко изменилась. После войны перед страной возникло множество неотложных народнохозяйственных задач. А строительство дорог по традиции считалось делом отложным. И поток ресурсов, поначалу такой бурный, пересох.

По решению МВД СССР, стройки замерили одна за другой. В 1947 г. удалось закончить лишь реконструкцию автомагистрали Москва—Минск.

Как ПОБЕДИЛИ ФАШИЗМА ПОБЕДИЛИ БЕЗДОРОЖЬЕ



И вдруг на этом печальном фоне ни с того, ни с сего развернулась такая бешеная автодорожная активность, которая затмила все, что было до нее.

Началось с того, что 22 сентября 1948 г. Совет Министров разразился спецпостановлением "О строительстве асфальтобетонной дороги Москва—Харьков—Симферополь". Строго-настрого наказывалось строить в кратчайший срок.

Дальше пошли уже совсем странные дела: замерло еще кое-как теплившееся строительство других дорог. И каких! Москва—Ленинград, Минск—Брест, Пенза—Куйбышев, Харьков—Киев...

На будущую приоритетную трассу были оперативно передислоцированы 1, 2, 7 и 8-е управление строительства. Туда же высадили десант из 350 инженеров и техников-дорожников для разбивки земляного полотна.

После решения Совета Министров едва-едва прошел месяц, а на стройке уже трудились 48 тыс. колхозников с 9450 подводами. С 20 октября по 20 ноября энтузиасты колхозных полей успели отработать 890 тыс. человеко-дней, выполнили 2786 тыс. кубометров земляных работ и соорудили 273 км земляного полотна. И в следующем году им предписывалось пахать не на родимых полях, а на все той же автодороге.

Гушосдор, еще недавно дышавший на ладан, в 1948 г. план по земляным работам выполнил на 188,3 процента, по устройству основания — на 104,4, по укладке асфальтобетона — на 105,9 процента.

Загадка этого "припадочного" строительства долго не поддавалась объяснению, пока, наконец, не встре-

тился автору этих строк один интересный и бывалый человек. Он и пролил на нее некоторый свет.

АРТУР НАДЕЖКО РАССКАЗЫВАЕТ

Артур Акимович в молодые годы строил в Сибири атомный подземный завод. Как дорожник прошел все ступени в отрасли снизу доверху. Кандидат технических наук. Несколько лет провел в Афганистане, где сооружал знаменитую горную дорогу через перевал Саланг. 18 лет был заместителем министра автомобильных дорог. Учился в Саратовском автодорожном институте, откуда и попал на практику на ту дорогу, о которой у нас идет речь.

— Была я тогда студентом, — рассказывает ветеран, — сравнивать эту стройку мне было не с чем. Поначалу подумал, что, видимо, так и должно быть. Но начальство сидело здесь так густо, что вскоре это стало меня удивлять. Особенно много было чинов из МВД.

Армий на стройке имелось сразу две. Одну, победительницу, представлял ОДСК, дивизии которого "сидели" вдоль трассы в разных местах. Вторую армию, бывший Вермахт, представляли плененные немцы, которых нагнали на стройку видимо-невидимо. Была и еще одна "армия" — колхозники, согнанные сюда из окрестных деревень. Чтобы весь этот многочисленный люд хоть как-то разместить, работал завод, выпускавший

в день детали для 15 бараков. Бригады по 15—20 рабочих собирали их. Три-четыре дня — готов барак! Еще три-четыре — другой!

Работа шла лихая. По сетевому графику. От Харькова до Симферополя магистраль повели по новому направлению, и дел было невпроворот.

Но откуда это ненормальное нервное напряжение? С чего такой наплыв разнокалиберного начальства если дела так успешно двигаются вперед?

Документов, конечно, нам никто не показывал. И объяснений никто не давал. Но упорно ходил такой слух...

Сталин редко покидал Москву. На отдых отправлялся позадом в шестисотном бронированном вагоне, который и пушкой не прошибешь. Неудивительно, что за многие годы кремлевский затворник ни разу не видел вблизи свою страну. И вот летом 1948 г. захотелось ему вырваться из тесной клетки привычных трасс, где на каждом шагу топтуны, и посмотреть настоящую жизнь.

Видимо, приближенные побоялись доложить хозяину о качестве наших дорог, которые сильно отличались от тех, которые показывали в кино. И вождь, сев в свой лимузин, отбыл на юг

Ближнее Подмосковье кортеж прошел вполне normally. Но потом погода испортилась. Пашел дождь. И в Тульской области, где-то возле Щекино, сталинский бронированный лимузин прочно, по оси, уселся в глинистую грязь.

Километры, которые ждали впереди, обещали "повторение пройденного". Поэтому о продолжении путешествия не могло быть и речи.

Раздосадованного вождя извлекли из машины и доставили на Щекинский комбинат. Оттуда он связался с Москвой и, побежденный бездорожьем, был эвакуирован в Москву.

Но даже бездушной стихии свое фиаско вождь простить не захотел. По возвращении в столицу было срочно созвано многоголосое совещание, на котором Сталин дал ответственным лицам два года на то, чтобы разбитый, плохо ухоженный тракт превратить в настоящее шоссе.

В такой ситуации вполне можно было предположить, что Сталин не отказался от мысли в недалеком будущем совершил более удачное автопутешествие на юг. Тогда-то и разразился на трассе будущей автомагистрали небывалый аврал.

Это версия. А вот твердо установленный факт: всего через два года, в 1950 г., автомагистраль Москва—Харьков—Симферополь протяженностью 1399 км была полностью завершена, с высокой оценкой принятой правительственной комиссией и вступила в строй. Ширина земляного полотна — 12 м, проезжей части — 7 м (на участке Москва—Подольск соответственно 17 и 12 м).

Многие строители были награждены. Вместе с другими дорожниками группы представителей ОДСК в марте 1951 года была удостоена Сталинской премии 2-й степени.

Сейчас магистраль переживает свое второе рождение. Ее реконструкцию в соответствии с Президентской программой "Дороги России" ведут и военно-дорожные части — преемники ОДСК. Вооруженные современной техникой, они славно работают, в частности в Тульской области. И вряд ли вспоминают о страхах и страстиах, которые почти полвека назад сотрясали души их коллег-предшественников.

Hадо ли кому-то объяснять, почему эта книга была заведена только в начале сорок второго, а не раньше? Ведь бой на Волоколамском направлении были такими, что, наверное, и зимой сорок второго было понять, где дорога, где ее обочина, где вообще поле...

Потому один из первых приказов начальника ДЭУ-3 был сформулирован так:

"Дорожным мастерам дороги Руза—Лотошино—Горынь—Ивашково немедленно приступить к восстановлению уничтоженных километровых знаков, указателей населенных пунктов, знаков на перекрестках и пересечениях..."

Начальник участка Богомолов".

С таких вот атрибутов начиналось восстановление "феникса из пепла". Есть знаки — будет и дорога. Куда же ей деться? Воскресим, отстроим...

Начальник Волоколамского автодора Виктор Степанович Кармацкий сохранил в своих архивах Книгу приказов по ДЭУ-3, начатую в январе 1942 г. и содержащую все приказы по дорожно-эксплуатационному участку вплоть до июня 1946 г. Сегодня мы предлагаем вашему вниманию выдержки из этой книги с комментариями.

И в сорок третьем, и в сорок четвертом часты в книге записи: "Отчислить из штата ДЭУ в связи с уходом в армию..." Идут мужские фамилии. Ниже — другой приказ, о зачислении новых работников на вакантные должности. Уже понимаете, кто их менял? С кайлом на дороге, за рычагами трактора, за баранкой машины...

"Приказываю командировать за техникой шоферов Иванову В.И. и Петрову М.Н. в г. Горынь... Задействовать шоfera Виктору Н.И. на вибозке грязи..."

Вплоть до лета сорок пятого года приказы об отпусках издавались с одной формулировкой: "Дать... в связи с крайне тяжелым семейным положением". Чаще всего за этими словами читалось одно: в семью пришла похоронка. Людей отпускали на неделю, на десять дней... А они выходили на работу раньше положенного срока. Не потому, что их заставляли, а потому, что сердцами понимали главное требование, предъявлявшееся тогда к дорожникам: необходимо дорогу восстановить всеми имеющимися силами. Они были силы.

В сорок пятом наконец-то пошли приказы об отпусках. И, чего не встречалось раньше, приказы о поощрениях.

"За хорошую организацию работ премировать волеными сапогами ре-

"ВОССТАНОВИТЬ ВСЕМИ"



А знаете, какими силами, каким трудом предстояло это сделать? Старший бухгалтер участка П.С. Семенов назначен на должность грейдериста с исполнением конторской работы во внеурочное время — это лишь один факт. Вот другие:

"Отчислить из штата ДЭУ-3 как мобилизованных в РККА Монеткина М.Д., Моисеева В.С., Егорова М.П., Киселева А.Д., Туманова А.Н."

Это уходили на фронт ремонтеры, люди, которые несли на своих плечах основную работу по восстановлению и строительству дороги. Кто занимал их места? Боготонова Д.Ф., Иванова Е.Н., Недосейкина Р.С. Был ли опыт, жизненный и профессиональный, у приходивших новичков? Судите сами:

"На должность ремонтников III оклада назначить Чадаеву Т.Е., 1927 г., Лексакову А.И., 1927 г., Лексакову Т.А., 1926 г."

Нетрудно сосчитать, сколько им было в те годы. Труднее сегодня понять, сколько выпало на их долю. На пол и возраст не смотрели — время такое. С теми же мерками, с какими подходили к опытным дорожникам, ушедшими воевать, подошли теперь к девочкам и женщинам.

"За невыход на работу сроком в один день дело на тов. Иванову передается в суд..."

"Выйду того, что ремонтник Короткова самовольно оставил работу после ее зачисления, передать дело в суд..."

Вот так: кратковременное оставление поста сторожем — суд; два-три опоздания на работу — выговор

ИМЕЮЩИМИСЯ СИЛАМИ..."

или суд; больничные дни, несмотря на любые предписание врача, может дать только сам начальник участка; декретный отпуск — месяц. А нагрузка — мужиковская: два ремонтера на километр дороги. Это, так сказать, в будничные дни. Но были же еще и аварлы!

"В связи с наступлением паводка приказываю: установить круглогодичное дежурство бригад в количестве 5—7 человек на следующих мостах и перевалах: на восстановленном мосту у р. Рузы (50 км), на мосту через р. Лама (46 км), на мосту через реку Лобь, на перевале через р. Озерня..."

Произвести расчистку снежных валов, прочистить кюветы, открыть отверстия малых мостов и труб, прочистить отверстия всех искусственных сооружений с прочисткой русел..."

А вот еще один документ: список лиц, отправляемых на заготовку дров. Из 34 человек 23 — женщины. Ежедневная норма выпили — два кубометра. Рабочий день — с 7 утра до 18. Примечание: уклонение от работы будет рассматриваться как прогул со всеми вытекающими последствиями.

О последствиях мы уже упоминали выше.

монтеров Дубкову, Орлову, Чуркина..."

Даже наказания стали мягче, хотя преступки были довольно серьезными. К примеру, "за неявку на работу и появление в нетрезвом виде рабочему Козлову Е.В. объявить строгий выговор". За подобные нарушения раньше кара была пожестче, но давайте посмотрим на дату приказа: 10 мая 1945 года. В такой день, кажется, вообще все прощать можно...

Одна из последних записей в книге:

"На должность шоferа с 7 марта 1946 года зачислить Костикова И.В. как вернувшегося из рядов РККА".

По Книге приказов не восстановить, к сожалению, портрет самой дороги, ее характеристики. Для этого можно воспользоваться другими документами... Но это будет уже другой материал. Нынешняя публикация посвящена лишь короткому эпизоду в жизни Волоколамки. Ну действительно, что для нее каких-то четыре года?

Что?

Будете ехать близ Лотошина или Ивашкова, по мостам через Ламу или Лобь, притормозите у Рузы на краю ромашкового поля — вспомните все же о тех годах и о тех людях.

Года и люди достойны того, чтобы о них помнили.

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ЖУРНАЛА

"Автомобильные дороги", посвященного делам и проблемам вологодских дорожников, прошла 5 сентября в Вологде.



Заместитель
председателя
Территориального
дорожного
комитета
Вологодской
области
В.А. Стоулов
(слева)
с Московскими
журналистами.



Генеральный
директор
Вологодской
инженерной
фирмы "ОКОР"
П.Н. Шапошников
(стоит справа),
предоставивший
для презентации
один из залов
своей фирмы, дает
оценку журналу.

На встречу с читателями журнала — дорожниками и их смежниками — приехали главный редактор В.Ф. Поляков и финансовый директор издательства "Дороги" Р.П. Ильина. В непринужденной дружеской обстановке состоялся заинтересованный разговор об отраслевом журнале, который стал доступен для широких кругов дорожников и их деловых партнеров, который перешагнул узковедомственные рамки и единственный среди аналогичных изданий транспортно-дорожного комплекса России продается в киосках "Роспечати" по всей стране.

Читатели пожелали журналу и дальше держать марку, сделали ряд замечаний и предложений по его содержанию. В частности, было отмечено, что надо острее освещать существующие в отрасли проблемы — технические, технологические, управленические, кадровые, социальные и другие.

Была выражена обоюдная убежденность в том, что только тесное взаимодействие дорожников с журналистами поможет сделать журнал остро злободневным, информационно насыщенным. Пока, к сожалению, читатели-дорожники сотрудничают с журналом недостаточно активно.

Валерий ВЯТСКИЙ

Фото Валерия ОКАТОВА г. Вологда

ВЫСТАВКА-ЯРМАРКА

**"Стройтехника. Дом-96" состоялась в Москве,
в выставочном комплексе на Краснопресненской набережной.**

Организатором выставки стала немецкая фирма "Новеа ИнтернациональГмбХ". Вместе с ЗАО "Экспоцентр", Минстроеом России, а также машиностроительными организациями США, Японии, Объединенной Европы и Кореи организаторы представили строительные машины и механизмы, выпускаемые примерно полутора сотнями фирм из двадцати стран. Довольно широко была показана дорожная техника.

Образцы своей продукции и технологии выставляли как уже хорошо знакомые нашим дорожникам шведский "Динапак" и немецкий "Виртген", так и менее известная американская "Акзо Нобель" и почти неизвестная "Анмопус" — ассоциация, объединяющая производителей дорожной техники Испании.

— Это наш первый визит в Россию, — рассказал технический директор "Анмопуса" Джавьер Рингон, — и хотя, к сожалению, эта выставка не по дорожной тематике, нам удалось завязать ряд контактов. И главное, стало понятно, что российский рынок обширен, потребность в дорожной технике велика, и, думаю, наше сотрудничество продолжится.

Не боится конкуренции в России и Пер Ахлунд, менеджер фирмы "Акзо Нобель", предлагающей технологию и оборудование для производства и нанесения битумной эмульсии. Единственное, что его смущает, — это сложность оформления договоров с российскими фирмами.

Выставка, по общему мнению, прошла успешно, и на многих ее экспонатах уже после первого дня появились таблички "продано".

Николай ПРОКАЗОВ

ЕВРОАРКТИЧЕСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

создана в Архангельске, где проходила 3-я встреча министров транспорта стран Баренцева — Евроарктического региона.

Помимо российской делегации, возглавляемой министром транспорта Николаем Цахом, во встрече приняли участие аналогичные делегации Финляндии, Швеции, Дании, Норвегии, Исландии, Губернии Вестернорланд. В качестве наблюдателей прибыли представители ФРГ, Японии, Польши. Своих официальных уполномоченных направила Комиссия европейских сообществ, а также крупнейшие региональные банки — Европейский банк реконструкции и развития и Северный инвестиционный банк.

Еще в январе 1993 г перечисленные страны образовали региональную организацию транспортников, функционирующую на основе "Киркенесского заявления". Была также разработана "Баренц программа", которая является основой для совместного сотрудничества. Ее цель: создание эффективной транспортной системы государств Евроарктического региона.

Основное внимание на архангельской встрече министров транспорта, участников Совета Баренцева региона, было удалено созданию Евроарктической транспортной системы для плодотворного экономического сотрудничества. Среди ее составных компонентов — использование морского, железнодорожного и автомобильного транспорта.

Наиболее эффективной частью Евроарктической транспортной системы участники встречи в Архангельске признали создание единого автомобильного пути из Севера Норвегии до Мурманска. В этих целях уже ведется строительство и реконструкция автомобильной дороги Киркенес — Никель — Мурманск. Стратегически важным признано направление Северо-Западного транспортного коридора Пудож (Карелия) — Каргополь — Верхняя Тайма — Красноборск — Котлас — граница Коми.

Выступавшие на встрече в Архангельске представители Европейского банка реконструкции и развития и Северного инвестиционного банка отмечали, что проектам "Баренц программы" будут созданы наиболее благоприятные условия для финансирования при условии предоставления банкам гарантий возврата инвестиций.

Документы министров транспорта стран Баренцева — Евроарктического региона носят еще рекомендательный характер, а сама организация находится в стадии становления, не имея ни своего Устава, ни постоянно действующего секретариата.

Олег АФАНАСЬЕВ



ЮБИЛЕЙ

ПОЗДРАВЛЯЕМ

с 50-летием

Козлова Бориса Евгеньевича — директора "Свердловская-тодора"

с 60-летием

Антоненко Ивана Федотовича — начальника Управления делами и хозяйственного обеспечения ФАДС

ДОРОЖНИК-ИНТЕРНАЦИОНАЛИСТ

Члену-корреспонденту Инженерной академии Республики Казахстан, доктору транспорта России, бывшему министру транспортного строительства Казахстана, замуженному строителю Казахстана, президенту Государственной акционерной компании "Казахстан жолдары" Шамилю БЕКБУЛАТОВУ — 60 лет.



Имя этого человека с уважением произносят дорожники бывшего Союза, отмечая его личный вклад в развитие единой транспортной сети стран СНГ.

После окончания Томского инженерно-строительного института Ш. Бекбулатов работал в

Талды-Курганском дорожно-мостостроительном тресте. При его непосредственном участии построено около 60 мостов через реки Семиречья в сложных условиях, разработаны оригинальные и универсальные конструкции для любых габаритов мостов, которые отличались от типовых меньшим весом, экономили арматуру и цемент.

С 1971 года Ш. Бекбулатов работает в Алма-Ате начальником Главного управления по строительству автомобильных дорог "Каздорстрой", принимает активное участие в строительстве уникальных объектов, таких как Дворец Республики, высокогорный спортивный комплекс "Медео", здания аэропортов, ставших визитными карточками Казахстана и предметом национальной гордости.

Большое внимание Шамиль Хайруллович уделяет применению ресурсосберегающих технологий. Благодаря его деятельности в Казахстане стали применяться гранулированные фосфорные и доменные шлаки, золы уноса, бокситовые шламы, организовано производство вяжущих из них.

В 1981 г. Ш. Бекбулатов назначен министром автомобильных дорог Казахской ССР, а с преобразованием министерства — министром транспортного строительства. По его инициативе

разрабатывается Республиканская программа развития дорожного хозяйства Казахстана до 2010 года, осуществляется модернизация производственной базы, ведется реконструкция предприятий — флагманов дорожной индустрии в Казахстане, завершается в основном формирование сети дорог общего пользования, которые в настоящее время имеют протяженность 87,34 тыс. км.

После объявления Казахстаном о своем суверенитете и акционирования дорожной отрасли в 1993 году Ш. Бекбулатова избирают президентом Государственной акционерной компании "Казахстан жолдары". Производственную деятельность он успешно сочетает с научной и общественной работой, является руководителем разработки научно-технической проблемы по использованию битумосодержащих пород в дорожном хозяйстве, выступает с лекциями, участвует в конгрессах, конференциях и совещаниях.

На его творческом счету 32 научных труда и 4 изобретения.

Секретариат Межгосударственного Совета дорожников стран СНГ поздравляет уважаемого Шамиля Бекбулатова с юбилеем, желает ему доброго здоровья и новых добрых дел на благо интеграции стран СНГ.

АКТУАЛЬНАЯ ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ

на тему "Проблемы финансирования Президентской программы "Дороги России" состоялась 10 сентября в зале Коллегии Федеральной автомобильно-дорожной службы.

Перед журналистами центральных средств массовой информации выступили и ответили на их вопросы заместитель директора ФАДС В.Н.Полосин, начальник финансово-экономического управления ФАДС С.В.Федотов, директор дирекции "Дороги России" В.Н.Мосалов, директор "Доринвеста" М.А.Покатаев, генеральный директор ассоциации АСПОР А.С.Малов, генеральный директор ассоциации РАДОР А.М.Афанасьев. Они подчеркнули, что финансовое состояние отрасли, и без того критическое, грозит стать ката-

тическим вследствие известного решения Конституционного суда России. Жизненно важная для страны программа развития дорог, создающих рыночную инфраструктуру экономики, под угрозой срыва.

Вел пресс-конференцию, которая была показана пятью телекомпаниями, директор издательства "Дороги", главный редактор журнала "Автомобильные дороги" В.Ф.Поляков.

Валерий ВЯТСКИЙ.

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ КОНКУРС

В рамках празднования 100-летия автомобильного транспорта в Москве прошел финал общероссийских соревнований по мастерству водителя автобусов.

Открывая соревнования, заместитель директора ФАДС Г.Николаев отметил, что каждый пассажир в сущности является заложником водительского мастерства. Повысить престиж профессии и были призваны эти состязания.

Проходили они в два этапа: сначала на знание Правил дорожного движения, затем — скоростное маневрирование. Среди 21 команды из раз-

ных регионов России внешне приятно выделялись представители Пермской области — они были одеты в красивую и удобную форму...

Ну а лучшими на этот раз оказались водители Москвы, на втором месте — пермяки, на третьем — представители Омской области.

Николай ВАСИЛЬЕВ

МОСКВА



омиссия Федеральной автомобильно-дорожной службы России с участием ГАИ МВД России, ГУГАИ ГУВД Московс-

кой области осуществила приемку первого десятикилометрового участка автомобильной дороги М-2 "Крым" (Москва—Симферополь). Ремонт производился финской компанией "LEM-MINKAINEN OY" в партнерстве с подольским ДРСУ-17, выигравшим международные конкурсные торги в рамках Проекта ремонта и содержания автодорог, финансируемого с использованием займа Всемирного банка. Высокую оценку комиссии получило покрытие, выполненное из специального долговечного асфальтобетона и имеющее высокую ровность.

Разработку проекта и технический надзор за работами осуществляло ГП Росдорнин. Объект является "пилотным".

Российские дорожники из ДРСУ-17, успешно сотрудничая в течение двух строительных сезонов с финскими коллегами, сумели перенять у них многие "секреты", добиваясь идеальной ровности покрытия. Первый проект подтвердил

правильность политики руководства отрасли, поддерживающей образование совместных предприятий с равноправным участием российских партнеров.

В текущем году, помимо этого участка, планируется завершить ремонт еще двух объектов 40—50 км этой же автодороги М-2 "Крым" и километровый участок МКАД—Ногинск (автодорога Москва—Н. Новгород).

Ввод первых объектов, реализуемых за счет займа Всемирного банка, дает основания надеяться, что в 1997 г. все намеченные участки федеральных дорог будут успешно отремонтированы. Уже в текущем году руководство отрасли приступило к реализации проекта ремонта мостов и активно готовит совместно со специалистами Всемирного банка проект развития дорог Сибири и Дальнего Востока.

Михаил ПОКАТАЕВ,
директор дирекции "Доринвест"

КОСТРОМА



айболее значимым событием для дорожно-строительного комплекса области стало создание мостоэксплуатационных предприятий, позволяющих в комплексе решать вопросы развития и эксплуатации сети дорог Костромской области, общая протяженность которых — 6067 км. На них размещено 322 моста длиной более тринадцати тысяч погонных метров.

Отсутствие до 1995 г. служб по ремонту и содержанию мостов привело к тому, что срок служ-



бы железобетонных сооружений снизился до 25 лет. Это означает, что железобетонные мосты постройки 60—70-х годов находятся в аварийном или неудовлетворительном состоянии. Практически все деревянные мосты требуют замены. Для приведения мостового хозяйства области в нормальное состояние необходимо ремонтировать в год 61 мост. Чтобы справиться с таким объемом работ, организована служба эксплуатации искусственных сооружений в управлении Костромавтодора и семь МЭП — мостовых эксплуатационных предприятий.

В области 24 территориально-административных района, она имеет протяженность с запада на восток 500 км. Исходя из этого принят

структурная схема — на 3—5 районов одно МЭП. При этом была учтена удаленность МЭП от железнодорожных станций, наличие производственных баз, схемы развития дорожной сети и радиуса основной деятельности в пределах 150 км. Количество МЭП определялось с учетом межремонтных сроков капитальных ремонтов — по 6—8 мостов ежегодно, планово-предупредительных — по 8—10 мостов, постоянной работы по их содержанию. Так же принималось во внимание наличие мостов со стальными, сталежелезобетонными пролетными строениями длиной от 42 до 84 метров (6 процентов таких мостов имеют неудовлетворительное состояние), обслуживание которых должно быть ежегодным и выполнять его должны квалифицированные специалисты. Службы ДЭП (дорожно-эксплуатационных предприятий) и специализированные организации из других регионов, привлекаемые к выполнению этих работ в разовом порядке, весь объем задач выполнить не в состоянии. А при наличии "хозяина" моста весь комплекс работ может быть выполнен более полно, тщательно и квалифицированно.

Валерий ЕЙСТ,
заместитель начальника
Костромавтодора

УФА

В дни юбилея отрасли, автомобильной дороге Самара—Уфа—Челябинск исполнится 20 лет. Окончание строительства в 1976 г. участков дорог Сим—Челябинск, Кандры—Октябрьский обеспечило стабильную связь регионов Урала, Сибири и Казахстана с центром России и Москвой. За 20 лет трудовой коллектив проделал большую работу по улучшению характеристики дороги. В районе промышленных городов Октябрьского и Уфы введены в строй обходы с мостами через реки Ай и Агидель, что позволило снять паромные переправы. Введен в эксплуатацию щебеночный карьер с полной инфраструктурой. Большая работа проведена по замене тротуарного ограждения барьера. Для борьбы со

снежными заносами, особенно в Самарской, Оренбургской областях и Башкирии произведены посадки снегозадерживающих полос на протяжении 500 км.

В связи со всевозрастающей интенсивностью движения за последние годы усиленными темпами велась реконструкция участков дороги Уфа—Чишмы, Челябинск—Миасс.

Геннадий МИГУНОВ,
начальник
Государственного
унитарного
проектно-снабженческого
бюро
автодороги
Самара—Уфа—Челябинск

РОСТОВ НА-ДОНУ

В области завершено соединение всех (около 800) центральных усадеб дорогами с твердым покрытием. С этой целью только за последние пять лет построено 850 км дорог, из них более половины в восточных районах области. А с завершением строительства автодороги Заветное—Ремонтное получили круглогодичную связь между собой все районные центры. В Дубовском, Заветинском, Ремонтненском, Зимовниковском и Орловском районах в основном завершено формирование опорной сети дорог до центральных усадеб, а удельный вес дорог с асфальтобетонным покры-

тием за последние 4 года вырос с 50 процентов до 95. Это обеспечило возможность выхода в соседние регионы. За счет перевода щебеночных покрытий в асфальтобетонные (свыше 1000 км) значительно повышены транспортно-эксплуатационные показатели существующей сети дорог и их обустройство.

Ужесточаются требования к безопасности движения. Поэтому в сотрудничестве с Южной Кореей осуществляется программа разметки с применением передовых технологий, оборудования и материалов, строятся обходы населенных пунктов, проводится уширение проезжей части в опасных местах. Большое внимание уделяется ремонту мостов и путепроводов. В результате дорожная составляющая причин ДТП на дорогах области снизилась. Ростовуправдор пр продолжает прилагать все усилия, чтобы эта тенденция сохранилась в будущем.

За последние годы укреплена производственная база ДРСУ. Высокие требования по качеству содержания и строительства дорог обеспечиваются применением новых материалов: модификаторов битума, световозвращающих микрощипиков, высокопрочной краски. Приобретены и эффективно используются импортные высокопроизводительные дорожно-строительные машины, средства малой механизации. В 33 дорожных организациях области имеются аттестованные Госстандартом России испытательные

лаборатории, которые контролируют качество применяемых строительных материалов.

Сотрудники аппарата Ростовуправдора широко используют в своей работе компьютерную технику, труд управленцев стал более производительным, а принимаемые решения обоснованными, опирающимися на анализ объективных данных. Это результат действия системы подготовки кадров, большой вклад в которую вносит Северо-Кавказская академия государственной службы, где только в 1995 и 1996 гг прошли переподготовку более 200 специалистов-дорожников.

Закреплению высококвалифицированных кадров в дорожной отрасли области способствует проводимая Ростовуправдором программа социального развития. Только в городе Ростове-на-Дону в текущем году 12 семей сотрудников управления получат новое жилье. Строятся 36-квартирный дом. В районных подразделениях жилищный вопрос практически решен. Многие ДРСУ имеют подсобные хозяйства для обеспечения своих работников дешевыми продуктами питания.

Ростовуправдор с оптимизмом смотрит в будущее, основные трудности переходного периода преодолены без значительных потерь, дорожная отрасль области продолжает развитие на благо всех жителей региона.

**Виктор ТОПИЛИН,
начальник
Ростовуправдора**

АРХАНГЕЛЬСК

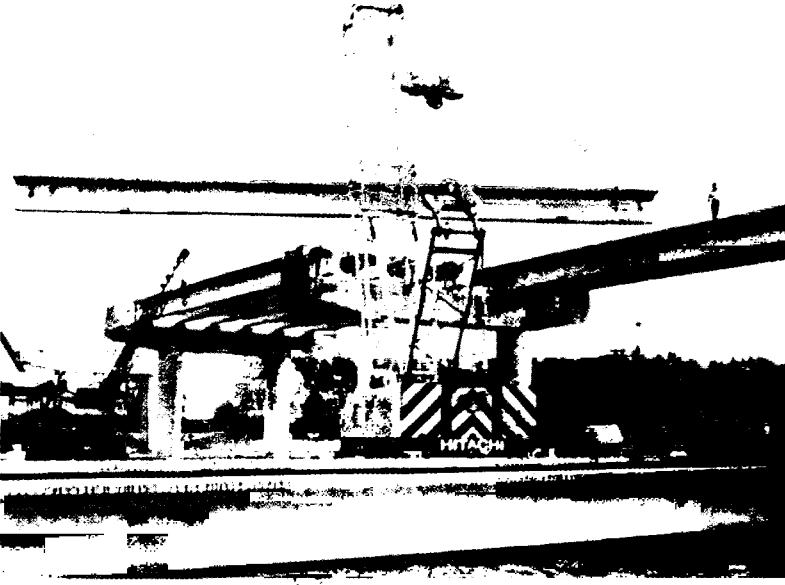
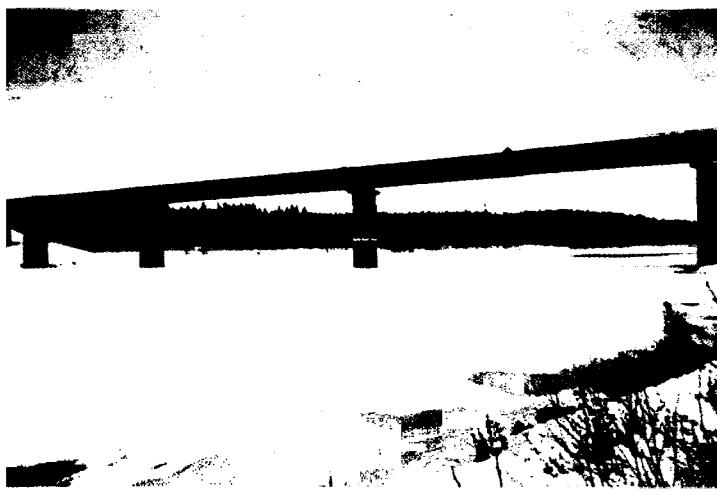
Триста лет и три года прошло со дня издания указа царя Петра I об устройстве постоянной почтовой гоньбы "с Москвы до Архангельского города". Многое изменилось с тех пор. По почтовому пути пролегла федеральная дорога "Холмогоры" (Москва—Архангельск). Сеть областных дорог связала большинство населенных пунктов. В юбилейные дни хочется назвать последние крупные стройки архангельских дорожников. В ноябре 1995 г введен в строй самый большой на автодорогах общего пользования области мост длиной 352 м через реку Вагу. А в этом году акционерное общество "Котлас-

ский мост" начало строительство моста через Северную Двину у города Котласа. Предполагается, что проезд по нему будет платным, а вложенные средства оккупятся за несколько лет. Этот мост станет важнейшим звеном в создании транспортного коридора Финляндия—Карелия—Архангельская область—Республика Коми.

**Петр ОРАЛОВ,
начальник
Архангельскавтодора**

*Строительство моста
через Северную Двину.*

Мост через реку Вагу на дороге Усть—Вага—Ядриха



**M**

еждународная конференция под названием "Американский дорожный бизнес в России и странах СНГ" прошла в Санкт-Петербурге с 17 по 19 сентября.

Она была организована совместно Агентством по развитию торговли США, Ассоциацией строителей дорог и транспорта Америки (АРТБА), Федеральной дорожной Администрацией США, Федеральной автомобильно-дорожной службой России и российскими ассоциациями РАДОР и АСПОР

В работе конференции приняли участие руководители и представители государственных ганов управления, ассоциаций и дорожных фирм из Соединенных Штатов Америки, Российской Федерации, Молдавии, Белоруссии, Армении, а также международных финансовых организаций.

Утром 18 сентября официальную часть открыл энергичный и оптимистичный директор Агентства по развитию торговли США Джозеф Грэндмэйсон. Его эмоциональная, убедительная речь задала конференции хороший темп и деловой тон. Она настроила участников из России и стран СНГ на серьезную работу по изучению опыта ведущих американских дорожных фирм.

Более подробная информация будет опубликована в одном из ближайших номеров нашего журнала, а сегодня мы предлагаем вам, уважаемые читатели, окунуться в атмосферу этого по-своему уникального события в российско-американских отношениях. Такого масштаба встречи дорожников двух великих стран не было за всю 250-летнюю историю дорожной отрасли России.

Итак, с легкой улыбкой грусти о преходящем вспомним

ЛВЕНДАЦАТЬ МГНОВЕНИЙ В ГРАНД-ОТЕЛЕ "ЕВРОПА" СЕВЕРНОЙ

ПЕРВОЕ...



Обаятельный Джозеф Грэндмэйсон рисует радужные перспективы американо-российской дружбы на большой дороге, в которой не будет проигравших и победителей.

ВТОРОЕ...



Подчеркнуто деловой и официальный председатель ассоциации (АРТБА) и Президент Stimsonite Corporation Джей Тэйлор также убежден, что с российскими дорожниками его коллегам есть чем заняться.

ТРЕТЬЕ...



Директор Федеральной автомобильно-дорожной службы России Анатолий Насонов серьезен: работа предстоит по масштабам невиданная — хватит ли терпения у американских партнеров?

ЧЕТВЕРТОЕ...



Президент Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами Валерию Ноздрачеву легче, чем "шефу": во-первых, во время обеда "конференты" все, что угодно, проглотят; а во-вторых, рядом стоит переводчица, которая бывало и Собчаку помогала. Впрочем, начальника Вологодского ТДК

за глаза не зря зовут "дорожным Ломоносовым" — за словом в карман он никогда не полезет.

ПЯТОЕ...

Один из временных президиумов с нетерпением ждет, когда основной российский докладчик — первый заместитель директора ФАДС Олег Скворцов займет место в его "строю".



ШЕСТОЕ...

Дождался, но не успокоился: генеральный директор "БелАвтострады" Анатолий Лытин и начальник Управления развития Министерства

**СЕДЬМОЕ...**

"Конференты" с разной степенью успеха учатся друг у друга. Шевелятся губы, шелестят страницы, и только серое вещество неслышно "перетекает" из извилин неприятия в извилины понимания.

**ДЕСЯТОЕ...**

Ну наконец-то можно перекурить! "Могучая кучка" провинциальных российских дорожных руководителей, объединенная главным инженером Маравтодора Анатолием Панковым (второй слева), вырвалась из зала на просторы гостиницы, напоминающей музей.



ОСЕННИ ПЛАМЫРЫ...

транспорта Армении Рубен Егорян с тревогой смотрят на бывшего "старшего брата" — слишком серьезный конкурент (как говорится, за что боролись...). Только заместитель директора "Доринвеста" Молдавии Леонид Поздырко спокоен: хотя он и ниже самого высокого участника конференции, но чувствует себя с ним на равной профессиональной ноге.

**ВОСЬМОЕ...**

А тем временем элегантный начальник Краснодараутодора Олег Безродный, который все правильно понял, в зале переговоров налаживает личные деловые контакты.

**ОДИННАДЦАТОЕ...**

Самые сладкие минуты: финальная часть обеда была ознаменована феноменальным десертом, от которого не смог отказаться даже далеко не эпикуреец генеральный директор Ассоциации подрядных организаций (АСПОР) Александр Малов.

**ДЕСЯТКОЕ...**

Его примеру последовал главный редактор журнала "Автомобильные дороги" Валерий Поляков, "пытая" уже порядком подуставшего Джозефа Грэндмэйсона на предмет "позднего зажигания" американского "дорожного катка" по сравнению с западноевропейскими коллегами. На что собеседник отвечает, что поскольку он директор самых честных правил, то будет бить конкурентов их же оружием — качеством и новизной...

**ДВЕНАДЦАТОЕ...**

Остановись, мгновенье, ты прекрасно!..
Организаторы конференции с российской стороны генеральный директор РАДОРА Александр Афанасьев и его обаятельная спутница — заведующая отделом внешнеэкономических связей ассоциации Анна Цаплина, наверное, впервые улыбнулись: кажется, мероприятие удалось!



Текст и фото
Валерия ВЯТСКОГО

P.S. Участники конференции могут заказать любое количество комплектов фотографий, из которых опубликованы далеко не все и, возможно, не самые лучшие.



государственных деятелей такого ранга в ту пору судьба была типична. Родился в семье рабочего в Самаре. Рано приобщился к революционному движению. В 17 лет вступил в партию большевиков. Через два года — арест, ссылка в Вологодскую губернию, потом в Нарым. Активный участник Октябрьской революции и гражданской войны. В 20-х годах занимал высокие посты в партии, затем в ВЦСПС и НКПС (комиссар главка, начальник ПУРа, заместитель наркома, исполнял обязанности наркома).

Но не все так гладко у него было и при большевиках. "За принадлежность" к троцкистской оппозиции был исключен из партии и "сослан" строить Турксиб в качестве начальника участка. Через три года был восстановлен в партии.

Если партийная его судьба довольно широко освещена в литературных источниках, то хозяйственная и государственная, особенно после исключения из партии, практически была неизвестна.

Этот вакуум был и для меня долгое время тайной и загадкой. Я так ничего, наверное, и не узнал бы о его дальнейшей судьбе, если бы не встреча в 1988 г с его дочерью Зорей Леонидовной Серебряковой. Она привезла к нам в Минавтодор РСФСР по делам. И привезла документы об отце.

Когда смотришь на эту энергичную женщину, никак не укладывается в голове, что она в тридцать лет была арестована как дочь "врага народа", прошла все этапы сталинских репрессий. Но не сломалась. Защищила кандидатскую, а потом и докторскую диссертацию, посвятив много лет изучению дел репрессированных лиц, в том числе и отца.

И вот у меня в руках личное дело ее отца Л.П. Серебрякова. Вернее сказать, документ под названием "Учетная карточка". С трепетом в душе держал толстый лист бумаги песочного цвета с разложмачеными краями и почему-то одной круглой дырочкой от дырокола.

Бросилась в глаза верхняя строка. В ней написано: 21 июля 1931 г. назначен начальником Цудортранса с окладом 300 рублей. Далее у меня зарябило в глазах: образование — низшее. К этому времени Л.П. Серебрякову было сорок три. Сразу молнией пронзила мысль: учиться поздновато. Но из других источников получил обнадеживающую информацию. Оказывается, Л.П. Серебряков обладал природной одаренностью, как говорят "музицкой сметкой" и высокой общей культурой. Владел несколькими европейскими языками. Это имела за плечами всего лишь два класса училища?! Незаурядная личность! Самородок! Безусловно, помогала ему жена — известная писательница Галина Серебрякова, автор "Прометея". Обладая таким широким кругозором, начальнику Цудортранса не стоило большого труда приобрести солидные специальные знания. К тому же он был опытным и энергичным организатором.

Что же предшествовало такому высокому назначению?

С 1928 г. дорожное хозяйство стало подчиняться вновь созданному Центральному управлению шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортрансу). Оно находилось в составе Народного комиссариата путей сообщения, в котором, как видно из вышеизложенного, Л.П. Серебряков работал заместителем наркомпути.

Однако страна взяла курс на мощное развитие автомобильного транспорта и шоссейных дорог. Нужен был самостоятельный государственный орган управления. И правительство приняло в 1931 г. решение выделить из НКПС Цудортранс, наделив его правами Наркомата при СНК СССР. Так Л.П. Серебряков стал первым дорожным наркомом.

У наркома, как и у любого деятельного руководителя, наверное, были и ошибки. Поэтому не будем хватать. А приведем только факты.

С выделением Цудортранса в самостоятельную структуру в союзных республиках Главдортранны получили тоже права наркоматов, а в краях, областях и автономных республиках дорожные отделы были реорганизованы в облдортранны.

Юрий СТАНИШИНСКИЙ

ЧЕРЕЗ ТЕРНИ — К ПРИЗНАНИЮ



**В дни празднования
250-летия
дорожной отрасли
грешно не вспомнить тех,
кто стоял у ее истоков.
Одним из первых
организаторов
дорожного хозяйства
страны являлся
Леонид Петрович
Серебряков.**

Словом, руководство автомобильным транспортом и дорожным хозяйством было сосредоточено в одних руках. Нечто подобное произошло и сегодня с созданием Федеральной автомобильно-дорожной службы России.

Автомобильный парк страны ежегодно возрастал. В 1932 г. в СССР уже функционировало четыре автомобильных завода (московский ЗИС, ярославский ЯЗ, горьковский ГАЗ, автосборочный КИМ). Увеличился объем перевозок. К 1933 г. в России было уже построено 47,3 тыс. км дорог, в том числе с твердым покрытием 5,6 тыс. км, или около 12 процентов. Готовились дорожные кадры, для чего было создано 52 техникума.

Таким образом, дорожное хозяйство страны поднялось на новую ступень. Как продолжение совершенствования управления дорожным хозяйством во всех районных исполнительных комитетах с 1934 г. были организованы отделы дорожного хозяйства.

Однако реорганизации происходили не только в наше время, но и раньше такое бывало. В 1935 г. Цудортранс был передан в НКВД СССР в качестве его главка. Л.П. Серебрякова с 1 августа 1935 г. перемес-

тили на вторую роль. Он стал первым заместителем начальника Цудортранса, а 1 сентября 1935 г. — еще одно понижение, назначен заместителем.

В то же время в 1933—1934 гг. производились большие работы по строительству дорог в Московском узле. Было реконструировано 12 подъездов общей протяженностью 704 км. Работы велись до 100 км от Москвы: Ленинградском, Дмитровском, Ярославском, Рязанском, Волоколамском и др. направлениях. В 1935—1936 гг. началось строительство крупнейших магистралей Москва—Минск, Москва—Киев. А в это время Л.П. Серебрякова понижают и понижают в должности.

Вместе с тем в 1936 г. новая реорганизация. Вместо Цудортранса было создано Главное управление шоссейных дорог (Гушосдор) при НКВД СССР Л.П. Серебрякова назначают с 21 апреля 1936 г. заместителем начальника Гушосдора. Изменилась и структура дорожных органов. В краях, областях и автономных республиках были созданы Ошосдоры и Ушосдоры НКВД. В центре же дорожное хозяйство России осталось в ведении Гушосдора, которое в последующие годы было реорганизовано в Росавтомагистраль, где спустя полвека и нашла дело Л.П. Серебрякова его doch.

В годы работы Л.П. Серебрякова в Гушосдоре был сделан дальнейший шаг по совершенствованию дорожного хозяйства во всех звеньях: значительно увеличилась сеть дорог с твердым покрытием, при строительстве мостов стал применяться железобетон, повысился уровень механизации дорожных работ, улучшилась служба содержания и т. д.

Казалось, все шло своим чередом. И вдруг записи в учетной карточке обрываются короткой строкой: "Снят с работы". За что? Ни даты, ни номера приказа. Снят, и все тут. Кто писал — тоже неизвестно.

Но из других источников стало известно, что в 1936 г. он был репрессирован как "враг народа". И в январе 1937 г. по сфальсифицированному обвинению погиб. И только в 1986 г. посмертно реабилитирован.

О чем же еще говорят архивные документы? Выговоров по работе не имел. В отпуск ходил только осенью и зимой. Значит, увлечен был работой.

Свидетелей живых, естественно, не осталось. Но косвенные свидетельства имеются. На одной из встреч Зори Леонидовны Серебряковой с коллективом Минавтодора РСФСР в 1989 г. ветеран дорожной отрасли, бывший заместитель министра автомобильных дорог РСФСР Г.Н. Бородин так отозвался о ее отце:

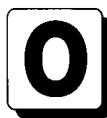
— В 1939 году, в самый разгар сталинского разгула, я учился в институте. Преподаватели с теплотой отзывались о Серебрякове, как основоположнике магистральных сетей в стране.

Да, самородок-организатор дорожной отрасли мечтал о том времени, когда бездорожная Россия покроется скоростными лентами автомагистралей и по ним помчатся тысячи автомобилей с людьми и грузом. И его мечта постепенно и уверенно сбывается. В июне этого года на выездном заседании Правительства России первый заместитель министра транспорта — директор Федеральной автомобильно-дорожной службы России А.П. Насонов проинформировал В.С. Черновидина и членов его кабинета о том, что в России сеть дорог с начала реализации Президентской программы "Дороги России" выросла на 33 тыс. км и составляет в настоящее время 552 тыс. км. Добавлю: из них 479 тыс. км с твердым покрытием. Если бы услышал такое Л.П. Серебряков, он бы радовался, хотя по нынешним меркам это не предел.

Заметим: в тот год, когда нарком "покинул" отрасль, в России насчитывалось всего чуть больше 60 тыс. км с твердым покрытием. При этом почти половина из них была построена в короткий срок работы Л.П. Серебрякова в дорожном ведомстве.

Зачем я пишу об этом человеке? Чтобы сохранить у читателей добро память.

В соответствии с планом Федеральной автомобильно-дорожной службы России по проведению юбилейных мероприятий в декабре 1996 года будет создан музей российских дорог. Думается, найдется в нем достойное место и для первого дорожного наркома Л.П. Серебрякова.



н родился в Ростове-на-Дону, здесь же окончил инженерно-строительный институт. Работа в дорожных организациях Кузбасса, Управлении республиканских и местных автомобильных дорог, Республиканском объединении по строительству автодорог и мостов обогатила его опыт. Поэтому, когда изовалось Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР, он стал первым заместителем министра. Назначение его министром в 1985 г совпало с внедрением в дорожной отрасли коллективного подряда.

Ответственность за этот участок работы первоначально была возложена на меня. Однако моя скромная должность заместителя начальника Управления труда и заработка не позволяла по этикету часто общаться с министром. Может быть, поэтому каждая встреча с ним имела большое значение. Особый след в душе оставили его беседы при решении практических вопросов по коллективному подряду, переводу дорожных организаций на полный хозрасчет и самофинансирование. И такие общения с ним по различным дорожным делам были по существу до последних дней его жизни.

Каждый раз, встречаясь с министром, я делал для себя все новые и новые открытия. Человек он вроде бы молодой, а подход к проблемам по-государственному зрелый. При разговоре с подчиненными он умел проявить и такт, и требовательность, и чуткость. Это притягивало к нему людей. Все говорило о том, что Валентин Андреевич — незаурядная личность и крупный организатор дорожного хозяйства России.

Так вот, когда он вступил в должность министра, коллективный подряд в порядке эксперимента уже "действовал" в двух дорожно-строительных организациях — ДСУ-7 Алтайавтодора и МСУ-9 УС-2. Почему только в строительных? Потому что проще. Многое было просто позаимствовано в строительном тресте Н.И. Травкина, первым в стране перешедшем на коллективный подряд. Труднее было применить этот метод организации труда в дорожно-эксплуатационных организациях. Тут есть своя тонкость, отраслевая особенность — надо поломать голову.

Но долго думать не дал А.М. Подгорный, работавший тогда начальником Шаховского ДРСУ. Он неожиданно приехал в министерство: "Помогите! Неужели не сможем перевести на коллективный подряд, как у Травкина, наше ДРСУ? Я и проект положения привез".

Положение о коллективном подряде и другие необходимые при этом нормативно-правовые документы мы быстро доработали. Как было бы хорошо их теперь утвердить! Но министр посоветовал не торопиться, а сначала побывать на месте, посмотреть все своими глазами, посоветоваться с людьми.

И вот мы, группа специалистов нашего управления и Мосавтодора, в Шаховской. В тресте Мособлсельстрой-18 Н.И. Травкин нам все показал. Конечно, на его фоне мы смотрелись бледновато.

В ДРСУ собрали руководителей. При обсуждении вопроса всплыла масса проблем, о которых мы даже и не подозревали. Но мнение было единодушным: на коллективный подряд переводить! Ну а те документы, которые мы подготовили, пришло существенно дорабатывать. И тут я подумал: был прав Валентин Андреевич!

Он утвердил наши предложения. И получился полный букет: эксперимент в Шаховском ДРСУ стал проводиться в трех видах деятельности — строительстве дорог, строительстве мостов, эксплуатации. Ставилась цель — накопить опыт, а потом распространить его на все дорожные организации.

Мы в управлении решили несколько расширить рамки эксперимента. Вскоре наши рекомендации были направлены в 20 дорожных организаций, в первую очередь в те, где жаждали новых веяний, и руководители которых проявляли инициативу в перестройке экономики. Мы им просто развязали руки.

И вдруг министр поставил на коллегии вопрос о внедрении коллективного подряда в отрасли в целом. Хотя эксперимент вроде бы и не закончился. Нам ка-

Юрий БУДАНОВ

КРАСНЫЕ ТЮЛЬПАНЫ МИНИСТРУ

**Каждый май в донских
степях распускаются красные
тюльпаны. Рождается новая
жизнь, радуя своей
неповторимой красотой
миллионы людей.**

**Этот чудесный уголок подарил
России многих выдающихся
деятелей. Среди них — бывший
министр автомобильных дорог
Валентин Брухнов.**



залось, что неясностей еще немало. Но у Валентина Андреевича было другое мнение на этот счет. Он, естественно, имел более достоверную информацию.

Перед заседанием коллегии министр решил съездить в Шаховское ДРСУ, пригласив меня в качестве советника. Это было полной неожиданностью, так как перед этим на партсобрании меня основательно пропесочили, и я чувствовал себя "мокрой курицей", но никак не консультантом.

Мне до этого много приходилось ездить по стране с руководителями разных рангов из разных ведомств, но с министром в машине оказался впервые. А Валентин Андреевич много работал и тут, на колесах. Достал блокнот, делал в нем пометки: покосился дорожный знак, прослеза обочина...

Все замечал он как настоящий хозяин дорог России.

В Шаховском ДРСУ министр первым делом осмотрел производственную базу. Побывали в бригаде асфальтобетонщиков. Его интересовали не только производственные вопросы, но и бытовые условия, микроклимат в коллективах. Людям, вижу, по душе такое. Все, с кем беседовал министр, стояли на том, что коллективный подряд нужен, он раскрепостили людей.

В то же время на совещании с бригадирами Шаховского ДРСУ всплыло еще много вопросов, которые нельзя было оставить без ответа. И тут Валентин Андреевич опять меня удивил. Он порекомендовал руководителям ДРСУ все в пределах своей компетенции смелее решать самим. А там, где требуется решение министерства, обращаться... Тут он назвал мою фамилию.

А что же коллегия? Она прошла нормально. Одобрили эксперимент, утвердили необходимые документы, рекомендовали всем дорожным организациям шире внедрять коллективный подряд. На базе Шаховского ДРСУ была создана республиканская школа передового опыта. Сюда приезжали специалисты со всей России, учились и внедряли опыт у себя.

Меня, однако, мучила досада, что на эксперимент ушло два года. Можно было бы уложиться в половину срока, если бы все близко к сердцу приняли коллективный подряд, не чинили бы ему преград. И как бы подслушав мои мысли, Валентин Андреевич однажды сказал мне: "Учитесь требовательности, иначе будет страдать дело". Эти мысли Валентина Андреевича актуальны и сегодня.

Как бы там ни было, а коллективный подряд заложил фундамент будущим реформам, дал самостоятельность дорожным организациям. Теперь они уже сами распределяли прибыль, устанавливали формы и размеры оплаты труда и материального стимулирования. С 1987 г все дороги России строились и содержались организациями, работающими в условиях коллективного подряда.

Еще более сложный эксперимент проводился теперь уже под непосредственным руководством В.А.Брухнова, по переводу дорожных организаций на полный хозрасчет и самофинансирование. Была создана рабочая группа с привлечением специалистов Челябинскавтодора, Брянскавтодора и др. Ее освободили от текучки. Мы работали дружно, не считаясь со временем. Но что бы ни делали, чувствовали направляющую руку министра. Я благодарен судьбе, что она свела меня с этим замечательным человеком, у которого многому можно было поучиться.

Декабрь 1995 г. В один из дней мы провожали в последний путь министра Брухнова. Все выступившие во время гражданской панихиды отмечали его любовь к людям и честное служение Родине.

В Москве в тот месяц свирепствовал грипп. Холодно. Снег. А перед моими глазами колыхался степной ковер из красных тюльпанов, которые так любил Валентин Андреевич. И я положил на могилу министра яркий букет.

12 июля 1996 г. ему исполнилось бы 66 лет. В целях увековечивания его памяти было бы справедливым присвоить Ростовскому автодорожному колледжу имя В.А.Брухнова. Это мое предложение.

З

а два с половиной века дорожная отрасль России прошла большой путь. Особенно резкий скачок развития дорожного хозяйства произошел в XX веке, когда бурная автомобилизация определила потребность в современных скоростных магистрали широкой сети дорог по всей территории страны.

В завершающемся столетии Россия претерпела немало социальных потрясений, которые каждый раз накладывали негативный отпечаток на развитие ее экономики и дорожно-транспортного хозяйства.

Поколение ветеранов-дорожников прошло через все социально-экономические катаклизмы, которые выпали на долю нашей Родины, вложило свой труд в становление и развитие ее дорожного хозяйства.

В годы Великой Отечественной войны они ратным трудом на полях сражений и в составе дорожных частей обеспечивали продвижение воинских колонн — ковали победу над врагом.

По окончании войны часть профессиональных дорожников перешла работать в различные дорожные организации страны, а другая часть в составе сформированного Особого дорожно-строительного корпуса (ОДСК) включилась в работу по восстановлению и развитию дорожного хозяйства страны.

На всех этапах своей послевоенной деятельности ветераны-дорожники с энтузиазмом участвовали в решении государственных программ дорожного строительства: "Дороги Нечерноземья", "Дороги на селе", "Дороги России" — строили автомагистрали в европейской части страны, в приграничных районах Забайкалья, Сибири и Дальнего Востока.

Мы с благодарностью вспоминаем неутомимую деятельность в годы Великой Отечественной войны начальника главного дорожного управления Красной Армии З.И.Кондратьева и его заместителя В.Т.Федорова.

В ходе войны выдвинулись талантливые организаторы дорожной службы: В.С.Мичурин, Д.А.Русаков, Г.Т.Донец, М.Г.Басс, Д.А.Руденко, С.И.Мешков, К.П.Староверов, Н.П.Лиханин, Н.Ф.Хорошилов, Е.И.Киселев, В.В.Михайлов, П.А.Фомичев, И.А.Засов, С.П.Аргутин, Б.И.Симонов, А.Ф.Федоров, Г.С.Фишер, С.В.Коновалов, И.А.Хазан, И.Ф.Тарасов, С.Н.Стреблев, И.А.Столярская и другие.

В послевоенный период многие из них стали руководителями организаций и предприятий в системе дорожного и других ведомств страны. З.И.Кондратьев, С.И.Мешков, Н.П.Лиханин и А.Ф.Федоров, например, возглавили строительные и квартирно-эксплуатационные службы в армии. В.Т.Федоров и А.А.Николаев — руководили дорожной отраслью Союза ССР и Российской Федерации.

**Александр ПЬЯНЫХ,
председатель правления
Ассоциации
“Дороги войны”
и Фонда инвалидов
и пенсионеров-ветеранов
автодорожников
“Военавтодор”,
участник Великой
Отечественной войны,
полковник в отставке,
почетный дорожник
Российской Федерации**

шоссе со строительством дороги на озере Рица и другие важные объекты того времени.

К.П.Староверов в 1944 г. был руководителем строительства высоководного моста через Вислу в Варшаве (правая половина моста), руководил работами по оборудованию резиденции И.В.Сталина на Потсдамской конференции глав правительств стран антигитлеровской коалиции. В послевоенный период он длительное время был заместителем министра автомобильных дорог Российской Федерации.

Г.Т.Донец в годы войны — начальник дорожного управления ряда Украинских фронтов, а в послевоенное время возглавил дорожное министерство Украины. Г.С.Фишер — после войны был в руководстве дорожной организации "Росдорцентр". И.А.Хазан — известный мостовик, один из участников военно-строительства и проектирования Крымского моста в Москве, а также автор проектов ряда больших мостов. И.Ф.Хорошилов в послевоенные годы, работая в СоюздорНИИ, провел важные научные исследования по экономике дорожной отрасли. И.Ф.Тарасов после войны длительное время руководил Московским облдорогоделом. И.А.Засов — почетный ветеран дорожных войск. (См. его статью "Чтобы не прервалась связь поколений").

Большую научную и педагогическую деятельность по подготовке молодого поколения дорожников на кафедрах учебных заведений проводили бывшие фронтовики-дорожники: профессор, заслуженный деятель науки РФ В.Ф.Бабков, А.Я.Тулаев, С.В.Коновалов, С.И.Самодуров, В.С.Болотнов, Р.Д.Благоразумов, В.Г.Новиков, М.Н.Гришин, Ф.А.Недосекин, А.М.Богуславский, А.К.Бирюля, В.В.Михайлов.

В послевоенный период многие ветераны-дорожники работали на ответственных должностях в аппаратах Минавтодора Российской Федерации, среди них: Б.И.Симонов, В.С.Гудема, И.И.Сердюк, М.И.Гущин, Л.С.Гаврилина, М.В.Киселев, О.В.Васильева и др.

В настоящее время организация ветеранов-дорожников насчитывает в Москве и области около 200 человек, из которых 70 процентов по возрасту и состоянию здоровья имеют различную степень инвалидности. Их деятельность направляется общественными ветеранскими организациями: Советом ветеранов дорожных войск при Московском комитете ветеранов войны, ассоциацией "Дороги войны" с Фондом инвалидов и пенсионеров — ветеранов автодорожников "Военавтодор", Совет "Ледовая трасса Дорога жизни".

Время движется неумолимо. Редеют ряды ветеранов-дорожников, но ныне здравствующие по мере сил готовы содействовать дальнейшему развитию дорожной отрасли страны.



Генерал-лейтенант З.И.Кондратьев — начальник Главного дорожного управления Красной Армии (ГДУ КА);

Дорожники 1-го Белорусского фронта у поврежденного Reichstag. Май 1945 г.

ГОРДОСТЬ ОТРАСЛИ





юди иногда делают поступки, которые со стороны кажутся совершенно неестественными. Но если вдуматься хорошенько... Впрочем, судите сами.

Работал я тогда на строительстве Московской кольцевой автомобильной дороги. Бетоножерелье столицы создавали. Это в 80-х ее про- и "дорогой смерти". А тогда мы гордились своим детищем. Еще бы! Двухполосное движение в обе стороны. Зеленая разделительная полоса. Ребристые плиты по краям — будильник для водителей сонных.

Строить такую дорогу съехались со всей страны. Особенно много было девчач из Мордовии. Крепкие, здоровые, работящие. Да и парни с Украины, из Белоруссии, Поволжья под стать им. Жили в щитовых домиках, которые и возводили собственными руками.

Моя должность вначале старшего нормировщика, а затем инженера по труду обвязывала меня находиться постоянно среди строителей. И я хорошо знал большинство работников нашего дорожно-строительного управления № 803. О лучших печатал очерки в многотиражной газете "Строитель дорог", членом редколлегии которой являлся.

Особенно приглянулся мне один паренек. Мой тезка — Юра Деревский. Высокий, худощавый, спокойный, мастер на все руки. Он тебе и за рычаг бульдозера уверенно сядет, и бетоноукладчиком бетонный раствор расстелит в дорожное покрытие, и трактор отремонтирует. Обязательность — незаменимое его качество. Еще ближе его узнал, когда в комитете комсомола выпускали стенную газету управления.

В общем, свой парень-дорожник. Как не поставить его в пример другим. Написал о нем очерк "Счастье ударника" в нашу многотиражку.

И тут подходят ко мне ребята из Юрины бригады и говорят с обидой:

— Ты пишешь все про работу, да про работу. Не мог про семью его написать. Знаешь, сколько у него братьев и сестер? Если всех собрать вместе, то половина нашего управления наберется.

Я тогда ничего не понял. Юра был парнем скромным, про свои личные дела никогда мне не рассказывал. Но сообщение ребят меня заинтересовало. И я начал раскручивать Юрина биографию. А она оказалась удивительной.

Юра не помнит своих родителей. Но знает, что появился на свет божий в Ленинграде. Во время войны его, маленького сироту, вывезли по "Дороге жизни". И оказался он в Ставрополе, что на Волге под Самарой. Автомобильном районном городишке жил мастер-нефтебурзильщик Емельян Деревский с женой Александрой. Своих детей у них не было. Но они очень любили малышей. Поэтому еще задолго до войны усыновили десять мальчиков и девочек, сирот. Юра оказался у них одиннадцатым. В годы войны они усыновляли еще детей — тех, чьи родители погибли.



Юрий БОРИСОВ

ОКТЯБРЬ 1996

ПОДАРИЛ КВАРТИРУ — “ОТОБРАЛИ” ОРДЕН

Когда Ставрополь оказался на дне Жигулевского моря, семья переехала на Украину, в Ромны. К этому времени в ней насчитывалось уже 60 детей разных национальностей. И никаких нянек. Все шло как-то само собой. Старшие подрастили, присматривали за младшими. Кому исполнялось 18, разлетались из любимого гнезда, как птенчики. Кто подался в геологии, кто в моряки, кто учиться продолжал. А вот Юра стал дорожным механизатором.

Я потом часто встречался со многими из них, до сих пор бережно хранил их письма, полные благодарности и любви к братьям и сестрам. И сегодня, спустя много лет, я часто думаю над тем, что эта многонациональная семья — СССР в миниатюре. Союз наш распался, а эта дружная семья, скрепленная узами взаимной любви и привязанности друг к другу, едина до сих пор.

Не верите в такое? Ваше право. Но посмотрите фильм "Роменская мадонна", получивший на 16-м кинофестивале в Лейпциге главный приз — "Золотой голубь". Этот фильм об Александре Аврамонове Деревской. Ваши сомнения окончательно развеются, если посмотрите еще один фильм, посвященный этой семье, — 13-ю серию киноэпопеи "Великая Отечественная".

Разумеется, в тот период, когда я познакомился с моим тезкой и многими его братьями и сестрами, не было этих фильмов, не было даже публикаций в российской печати. Ни одно московское издательство не решалось тогда печатать такой материал. Мотив один — такого просто не может быть. И только тогда, когда однажды вся семья собралась вместе, появились публикации. Но это уже было спустя много лет после того, как я подружился с Юрай.

Когда я узнал все это, то понял, что нас объединяло. Родство душ. Из-за этой проклятой войны я тоже с 5 до 16 лет рос без родителей, у бабушки с тетей. И мне захотелось сделать для него что-то хорошее. И такой случай вскоре представился. Юре приглянулась молоденькая статная крепышка — мордовочка Настя. Они полюбили друг друга. Сыграли свадьбу, прямо в общежитии. Мы с женой Клавой подарили молодым часы с напутствием, чтобы их жизнь прошла тик-так, как эти часы.

Однако молодым не разрешили жить вместе в общежитии. И они продолжали ночевать порознь: он — в мужском, она — в женском. Ну что за жизнь такая!

А к этому времени наша вышестоящая организация — трест "Центрдорстрой" — уже построила два многоквартирных дома в поселке Красный Строитель. Мне там выделили квартиру. Стоило это больших трудов. За меня хлопотали администрация, профсоюзная организация управления, редакция многотиражки. Жил-то я тоже с женой и маленькой дочкой в общежитии, хотя и москвич, так как у родителей в коммуналке было слишком тесно. Но жена моя тоже была строителем, только не дорог, а домов. И ей тоже обещали квартиру в ближайшем будущем.

Мы посоветовались с женой и решили: победствуем еще немножко, а Деревские пусть поживут по-человечески. У Юры с детства не было своего угла. Пусть порадуется с молодой женой. И я написал заявление с просьбой передать нашу квартиру Деревским.

Конечно, мы были молоды и наивны. Не знали толком законов да и нравов, царивших в верхах. В общем, моих побуждений никто не понял. Безусловно, если бы среди руководителей нашлись мудрые люди, они быстро бы переоформили мою квартиру на Деревских. И все было бы в порядке. Но, к сожалению, никто и не подумал меня поддержать. Более того, кое-кто даже обрадовался. На меня смотрели, как на чокнутого. Упрекали, что подвел тех, кто за меня хлопотал. В общем, квартира и от меня уплыла, и к Деревским не пристала.

Такая досада! Я долго переживал и до сих пор не пойму, почему товарищи по работе, с которыми не один пуд бетона пересели, оказались такими черствыми, ухватистыми.

Но на этом "трагедия" не кончилась. Подошел срок окончания строительства МКАД — самой большой будущей улицы столицы. Составили списки награжденных. Меня представили к ордену Трудового Красного Знамени. Когда эти списки легли на стол управляющего трестом "Центрдорстрой", он задержал свой взгляд на моей фамилии и сказал сердито секретарю парткома:

— Это тот, безрукий?! Чего доброго он и от ордена откажется. Позора тогда не оберешься. Достаточно звонка.

Вскоре от имени министра транспортного строительства Е.Ф. Кожевникова мне вручили красивый значок "Отличник социалистического соревнования". Ей Богу, не хуже ордена! До сих пор хранию его и горжусь им! Еще бы! Он напоминает мне, как мы, полные физических и духовных сил юные строители, семь лет творили магистраль, не зная выходных. Здесь, на стройке, я вырос профессионально.

А мой тезка Юра Деревский получил "веселых ребят". Так мы в шутку прозвали орден "Знак Почета".

Я не в обиде. Хотя, конечно, тот орден мне бы не помешал.

Сдали дорогу. Принимать ее приезжал сам Никита Сергеевич Хрушев. На митинге всех поздравил тепло. Был праздник. Но расслабляться было некогда. Полным ходом шло строительство аэропорта "Домодедово" и Каширки — дороги от МКАД до аэропорта. И здесь мы с Юрием Деревским успели приложить свои силы.

Однако вскоре наши пути разошлись. Меня пригласили на работу в центральный аппарат Министерства транспортного строительства. А Юра с молодой женой уехал в Дмитровский район Московской области строить сельские дороги. Или, как сейчас говорят, территориальные. Там ему сразу дали квартиру. Представляю, как он был счастлив.

В год 250-летия дорожной отрасли мне хочется поздравить Юрия Емельяновича Деревского и супругу его с родным праздником и пожелать их детям и внукам безухабистой дороги в жизни.



На снимке 60-х годов — Иван Григорьевич Будко (на переднем плане).

От редакции

История дорог — это история стран, история конкретных людей.

Откройте Атлас дорог на той странице, где нить условного обозначения связывает Иркутск с Листвянкой, стоящей на берегу Байкала и Иркутского моря. Открыли? А теперь послушайте рассказ одного из участников реконструкции этой трассы, в ту пору главного инженера Братского дорожно-строительного управления Ивана Григорьевича Будко.

“Описывая эти дороги, я буду поневоле описывать историю моего государства”.
Крис

Эйзенхаузер, Паузэрс и царные темпы

Во второй половине 60-го года, если не ошибаюсь, в августе, пригласил нас — группу ответственных работников дорожных органов — Министр автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР Федор Васильевич Калабухов и поставил задачу: кровь из носа, но к июню следующего года должна быть коренным образом реконструирована трасса Иркутск—Листвянка. Лично я ахнул. Морозы на носу, а они там достигают нередко 50—55 градусов, трасса проложена в горно-пересеченной местности, где встречаются

БАЙКАЛЬСКИЕ БЫЛИ

сия значительные участки вечной мерзлоты. Как в такие сжатые сроки омолодить трассу, сделать ее красивой и надежной по транспортно-эксплуатационным показателям? Если бы это говорил не министр, я бы посчитал: товарищ не знает жизни, оторван от практики, не учитывает местных сибирских условий строительства. Но Федор Васильевич являлся для всех нас непрекращающим авторитетом: провел на колымских трассах все военные годы, являясь руководителем продвижения грузов, поступающих по лизингу из Соединенных Штатов Америки, был дорожником, как говорят, от Бога.

Прочитав недоумение на наших лицах, Калабухов пояснил:

— Это задание — не только народнохозяйственной, но и политической важности. Летом следующего года сюда ожидается приезд президента США Эйзенхаузера. Никита Сергеевич Хрушев из Иркутска повезет его в Листвянку. Пусть американец сравнит, как жили в этих краях раньше и как теперь.

Дело в том, что в начале века семья Эйзенхаузеров владела приисками в Иркутской губернии (в Приангарье) и уехала отсюда буквально перед событиями семнадцатого года.

С тех пор многое изменилось. Географию местности переинчили гигантские стройки — Иркутская и Братская ГЭС. В зоны затопления попали громадные лесные массивы, населенные пункты, железные и автомобильные дороги, появились рукотворные моря и водохранилища, новые города и новые трассы. По одной из них и планировался проезд руководителей двух великих держав.

Листвянку с Иркутском связывала недавно построенная извилистая шестиметровка с облегченным черным покрытием, на больших подъемах и спусках — гравийка. На базе ее и предстояло сделать новую асфальтобетонную ветку.

Штаб стройки возглавил Андрей Галенко — начальник управления капитального строительства Минавтодорсдора РСФСР, от местных органов области куратором стройки являлся Арон Генкин — начальник Иркутского областного дорожного управления (к сожалению, обоих уже нет в живых).

Одним из непосредственных организаторов строительного процесса был Александр Власьев. После выполнения задания он возглавлял ряд дорожных организаций Гушосдора в Московской области, ныне директор АО “Автодорстрой” (г. Пушкино).

В заявках на технику и материалы отказов не было.

Дорожники понимали: каким бы ни был повод, как бы ни были скжаты сроки, но строить надо не пятиминутку, не потемкинскую деревню, а дорогу, которая бы долгие годы верой и правдой служила Отчизне.

До наступления лютых морозов успели во многих местах спрятать трассу, подсыпать гравием и щебнем. И в разгар зимы темпы работ не снижались. Если щебенку укладывали слоем до метра, то асфальтобетон до 40—50 см, чтобы успеть в горячем состоянии прокатать его хорошо. График работы по дням, а то и по часам составляли, и к 1 Мая 1961 года с облегчением вздохнули: оставалось лишь кое-где завершить отделочные работы, на это ушла бы неделя-другая, не больше.

Но 1 Мая случилось непредвиденное. Нашиими ПВО под Свердловском был сбит американский разведывательный самолет, пилотируемый летчиком Паузером. Событие это напрямую к нашей дороге отношения вроде бы и не имело, но поскольку отношения между двумя странами сразу же обострились, мы поняли: Эйзенхаузер в Листвянку не приедет. Обидно немного стало: старались, старались... Местные остроженцы



**Иван БУДКО,
генеральный директор
АОЗТ Фирма "Благо"**

/ массу анекдотов по этому поводу сочинили. Вроде этого: "Дорога Иркутск—Листяняк. Начата Эйзенхаузером, завершена Пауэрсом".

Теперь вроде можно было бы расслабиться, сбить ударные темпы, но позвонили из Москвы и сообщили: визит Хрущева не отменяется, он приедет в наши края в ранее оговоренные сроки.

Так и произошло. В начале лета главное лицо партии и государства Н. Хрущев посетил Иркутск, проехал и по новой трассе, дав ей, между прочим, высокую оценку. "Не хуже Запада строить умеем. Даже лучше!" А затем отправился в Братск.

Как это водится, в Братске он встретился со строителями ГЭС, города, дорожниками. Поблагодарил за работу, спросил, какие у них есть просьбы, пожелания. Не преувеличивая, скажу: ни в чем особых нужд мы не испытывали, хватало и металла, и цемента, и современной техники, и продуктов питания. Мясо исправно поставляли, и осетров мы могли покупать, и черную икру... Но не принято было от щедрот начальства отмахиваться — хоть иголку, а попросить надо. Вот из толпы один такой, скорее всего проинструктированный местным руководством, возымел искажение: "Все у нас есть, Никита Сергеевич, только вот утюги в магазине не всегда купить можно".

Хрущев повернулся к помощникам, что-то тихо сказал им, а громко произнес: "Исправим положение, будут вам утюги, даю слово!"

Буквально через неделю все магазины Братска были завалены утюгами. Правда, нет ли, но с тех пор, говорят, новые партии этого товара не завозились в те края двенадцать лет.

Что же касается дороги на Листяняку, то и по требованиям сегодняшнего дня она смотрится неплохо. Интенсивность движения по трассе большая, стало быть, нужна она не только для президентских поездок.

Камок с песочком

сяко было в те уже далекие шестидесятые годы. Как говорят, и смех, и грех.

Одной из главных моих задач было строительство дорог, выносимых из зоны затопления. Что значит выносимых? Отдельное здание, представлявшее большую историческую ценность, перенести еще можно, а вот дорогу...

Была проблема с опытными кадрами, с жильем. Специалистов еще можно было найти, если бы решались квартирные вопросы...

В первую встречу с Иваном Ивановичем Наймушиным — начальником БратскГЭСстрой — я попросил у него сорок пятьдесят квартир. Дайте, мол, сначала крышу людям, а дорожников я найду.

В ответ Иван Иванович только грустно улыбнулся:

— У меня шесть тысяч специалистов в палатках живут, а ты под перспективу жилье просишь.

— Что же делать?

— Думай.

— Мне ведь еще и производственные помещения нужны...

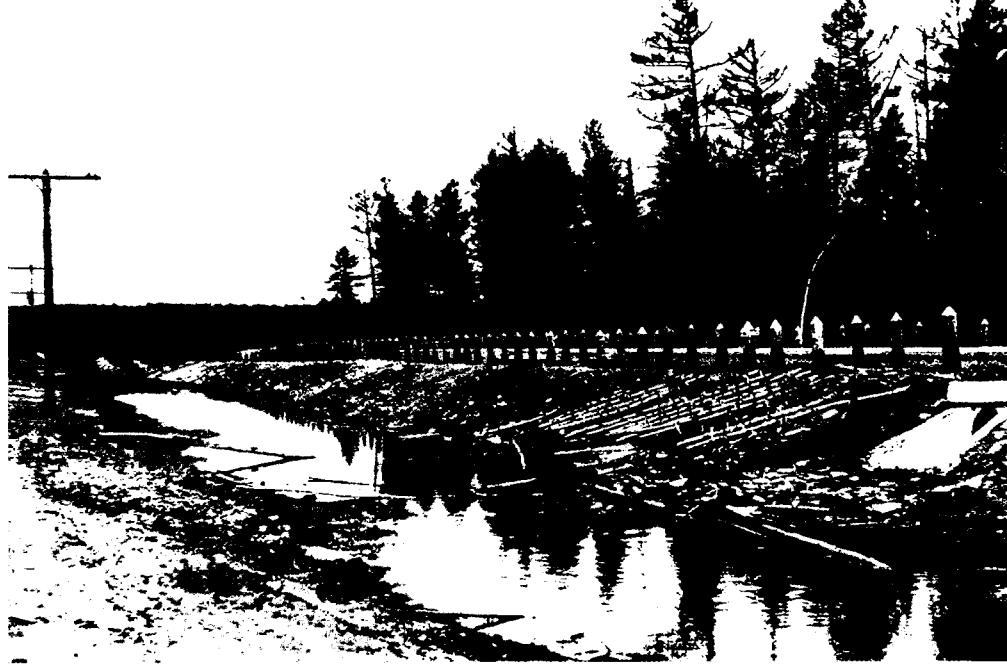
— То же самое скажу: думай.

В это время как раз расформировывались так называемые сиблаги, под увольнение попадали офицерские кадры, имеющие и строительное образование. Многих из них я бы с удовольствием взял к себе, но где поселить специалистов?

Задал этот вопрос самим офицерам, а они только рассмеялись:

— Это не проблема, Григорич! Ставь нам сегодня ящик водки, а завтра будут тебе и гаражи, и пекарня, и мастерские, и жилье людям.

В сказки я, понятное дело, не верил, но уж очень уважительно всегда к военным относился. И, выставляя им



водку, на многое не надеялся... Потому даже удивился, когда на следующий день они ко мне пришли:

— Пойдем, Григорич, объект принимать.

Первым объектом оказался... лагерь 09, расположенный в трех километрах от Братска. Охранники пропустили нас на территорию без лишних вопросов, сами водили по баракам, по подсобным помещениям, подсказали, кому надо обратиться, чтобы оформить все эти постройки на свой баланс. "Тут через год все бурьяном да лесом зарастет, сгорит от пожаров, а возьмешь — и тебе, и государству польза будет. Только нас без работы не оставь, зачисли в строители".

Месяца через два так же, за ящик водки, перешел в распоряжение дорожников и лагерь 021. Таким образом, все бытовые вопросы, в основном, были решены. Не жалел я и о том, что приобрел военные кадры. Люди эти не только строить могли, но и были дисциплинированы, мыслили неординарно, свежо. А качества эти дорожникам ой как нужны!

В связи с этим вспоминаю такую историю.

Есть под Барнаулом такая железнодорожная станция — Власиха. От города она в двадцати километрах, вроде и недалеко, но дорога там была — одно безобразие. И вот в ноябре шестьдесят первого года тогдашний Председатель Совмина Дмитрий Степанович Полянский ставит местному партийному руководству задачу. Через три дня приезжает на поезде в Власиху Хрущев, и со станции он на машине поедет в Алтайскую научно-исследовательскую станцию сельского хозяйства (АНИСХОЗ). Посему надо привести в порядок дорогу.

За три дня! В ноябре, когда там уже снега, ветра и морозы!

Понятное дело, озадачили меня, подсластили пилью обещанием оказать всяческую техническую помощь, а у меня и слов нет, чтобы сказать им что-нибудь в ответ! Одно только в голове крутится: двадцать километров — лучше не придумаешь!

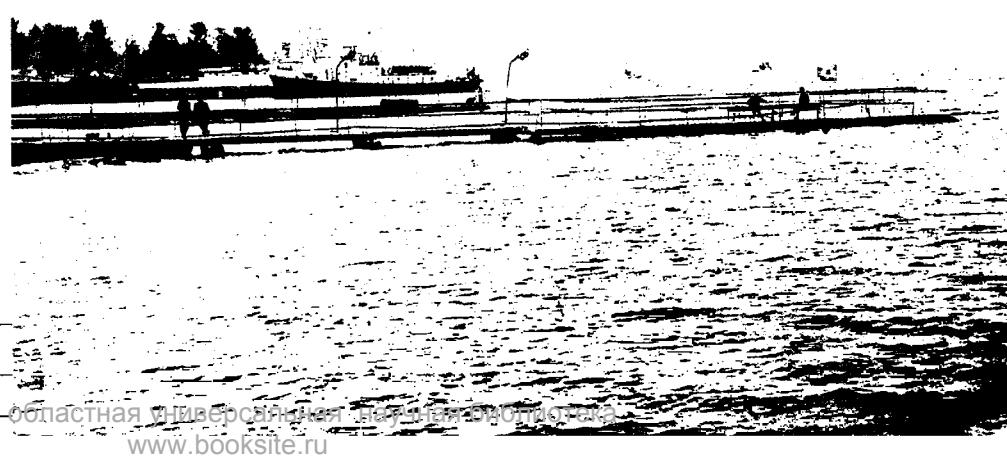
Дождались мы прибытия поезда, на сей раз Хрущев никаких приветственных речей не произносил, только рукой нам помахал, сел в автомобиль и помчался в АНИСХОЗ.

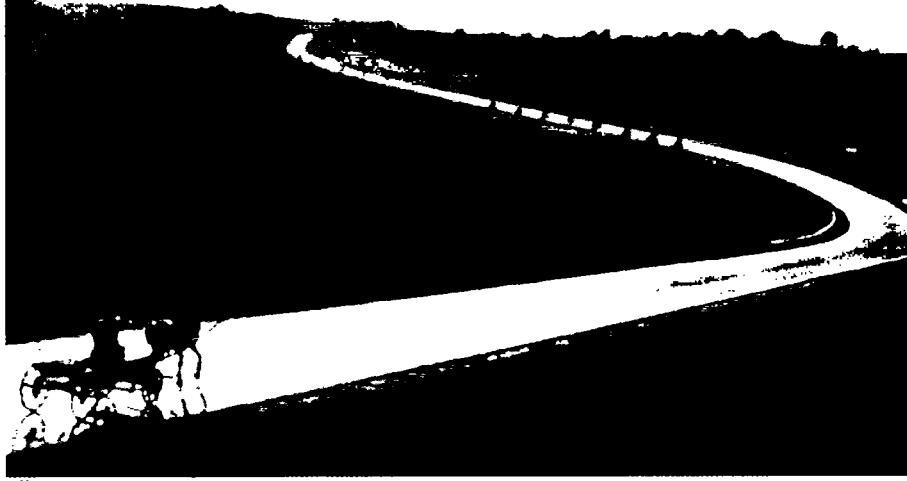
Водитель мог давить на полный газ: дорога была идеальной!

Ни на каких картах, конечно, помеченной она не осталась. Верой и правдой прослужила до весны, потом растаяла, умерла под весенним солнцем.

Но от этого авторитет дорожников в Барнауле ни чуть не уменьшился. "Эти все умеют, — говорили потом в наш адрес. — Дорогу за ночь? Да запросто!"

Записал Иван КОЗЛОВ



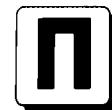


Юрий БУДАНОВ,
фото автора

Эти фотографии,
отснятые без малого
четверть века назад,
бережно хранятся в моем
семейном альбоме.
Они напоминают мне
о сельском большаке,
который привел меня
в дорожную отрасль.

БОЛЬШАК

моего детства



Ередвойной Тверская область славилась бездорожьем. Помню, как сельчане ходили в гости босиком, держа обувь в руках. Не потому, что жалко было ботинок. После дождей глина на грунтовых дорогах так присасывала обувь, что невольно "разувала" людей.

И вот жители села Станишино Старицкого района решили строить большую дорогу — большак. Такая необходимость была вызвана еще и тем, что село стоит на семи дорогах, которые сходятся в нем из соседних деревень, и только одна из них — главная, соединяет его с перевозом через Волгу в Бородах. И все жители соседних деревень пешком или на лошадях добирались до Волги этой дорогой.

Люди здесь деловые. Задумано — сделано. В крови это у них. Село то образовалось во времена Ивана Грозного. Недовольный царем люд уходил в Брынские леса (так назывался лес от Подмосковья до Брянщины), которому конца и края не было. И вот атаман Ишин со своими разбойниками (так именуется в летописях) в этом лесу облюбовал себе стан на холме среди болот. Со временем стан Ишина переразменировали в Станишино.

Строили станишинцы большак хозспособом, сообща. Песок возили конной тягой на грабарках с косогора. Полверсты будет. Чистый. Золотистый был песок. Какой-то особенный. Такого никогда и нигде больше не видел. Старики поговаривали, что на этом косогоре стояла церковь. Святое место, значит, было. Но она ушла в песок. Провалилась. Этому можно верить, так как сохранилась большая воронка, и мы, дети, скатывались в этот кратер на санках и лыжах. В селе построили новую церковь, рядом с которой братская могила.

Может, действительно песок обладал какой-то особенной волшебной энергетикой, так как дорога получилась широкой и ровной. Я любил бегать босиком по песку, испытывая особую радость и благодать. Меня не прогоняли, так как моя тетя была бригадиром в колхозе и пользовалась авторитетом.

Для меня, мальчугана дошкольного возраста, было загадкой, почему лошадь копытом сделает ямку, а песок тут же ее засыпает, и ямки как не бывало. Почему песок не оставляет колеи от колес телеги. Когда в сентябрь—октябрь 1941 г. наши отступали, то на соседних проселочных дорогах скользили и падали лошади бой-

цов, вязли пушки, а на большаке спокойно ехали кавалеристы генерала Доватора на своих боевых конях, бойцы спокойно везли свои пушки. Прошло много лет, а большак (вернее, построенная часть его) все служит людям. Тогда война помешала дотянуть его до перевоза. Мужчины на фронте, а женщины ушли рвать окопы.

Еще запало в памяти, что на этот большак ни разу неступала нога захватчиков. Может, и тут сказалось воздействие волшебной силы энергетики? Повеление Творца и звезд, Разума Вселенной? Не знаю! Но это уже дело учёных и уфологов.

Помню, как немцы подошли к селу не по большаку, а проселочными дорогами, лесом, со стороны Старицы и двигались в направлении Твери, чтобы ее захватить. На их пути село Станишино с семью дорожными подходами, возвышенностю и высокой церковной колокольней имело, видимо, стратегическое значение, и не только для фашистов, но и для наших. Они бились за него, как львы.

Село переходило из рук в руки. Бывали дни, когда одну его часть занимали немцы, другую — наши. А мы, жители села, оказались в самом пекле боевых действий, без оружия, незащищенные. Однако и тут опять проявился у станишинцев боевой дух предков-бунтовщиков. Мужественно сражались бойцы. Хочу рассказать о нескольких мгновениях, очевидцем и участником которых невольно оказался.

...В селе наши. Немцы наступали из соседней деревни Никоново. Сначала показался мотоцикл с трёхмя фашистами. Разведчики. Наши дали залп. Двое упали в кювет. Третий дал деру. Но немцев это не остановило. Их было больше, чем наших. Но бойцы держались до темноты. Кругом свистели пули, и я убежал домой. Тут я увидел свою тетю — Евдокию Матвеевну. Она была возбуждена. Одежда в крови. Схватила крынку с молоком, кусок хлеба и айда. Я за неё. В кирпичном здании магазина, что напротив нашей избы, на соломе, постеленной на бетонном полу, лежали трое раненых красноармейцев. Тетя наполнила их молоком. Это были сержант Баталов Иван Иванович, рядовые Жуков Михаил Ефимович и Исаев Иван Максимович. На вид им было лет тридцать, как и моему отцу, воевавшему на фронте.

Это тетя вынесла раненых в укромное место. Баталов и Исаев были в тяжелом состоянии. Они с трудом пили молоко. Жуков лежал на спине и черными

смоляными глазами смотрел на меня с какой-то залихватостью.

Немцы напирали. Поэтому тетя переговорила с мужиками. И бойцы этой же ночью были упрятаны в надежном месте.

Но спать не пришлось. Нас разбудил стук в окно. Это наши. Они потеснили немцев и заняли верхнюю часть села, где церковь. Были усталые и голодные.



Братская могила в селе Станишино.

Здание магазина, в котором находились раненые бойцы и сельчане, укрывшиеся от перестрелок и бомбежек.

ФИНАНСИСТ С БОЛЬШОЙ БУКВЫ

Командир попросил хлеба для бойцов. Тетя схватила шаль и пошла по дворам. Но напоролась на немцев.

Пришлось всю ночь месить тесто и печь хлеба в русской печке. Мы — это тетя, бабушка Елизавета, брат Слава и я. Утром бойцы забрали хлеб, и началась перестрелка.

Суда податься? Конечно, в магазин. Но там уже никаких следов, что находились раненые, не осталось. Кирпичные стены спасали от пуль, но не от бомб. Село бомбили 25 немецких самолетов. А в селе 20 дворов. Значит, на каждый двор по самолету. Две бомбы упали совсем рядом. Стены зашатались. Пысапалась штукатурка. Люди задыхались от известковой пыли. Сохнившиеся трещины на стенах магазина, замазанные цементным раствором, что хорошо просматривается на фото, — свидетели событий тех дней.

Когда самолеты отбомбились, мы выбежали из "мышевки". Бойцы, которые приходили за хлебом, меня признали и попросили разузнать, в чью машину они стреляют: нашу или немецкую?

Я был по-детски счастлив. Еще бы! Боевое задание. Страха не было, хотя пули свистели, как шмели. Конечно, машина с антенной, покрытая маскировочной сеткой, была немецкая. Она-то и корректировала самолеты.

Когда я доложил, бойцы прогнали меня и велели сидеть в блиндаже. А то будет ад! И в самом деле, при очередном налете одна бомба угодила прямо в блиндаж соседей. Но они чудом остались живы, так как еще не успели там укрыться. Зато у нашего блиндажа вырвало дверь, накат обвалился. Еле выбрались. В голове гудело от контузии. Куда? По полю двигалось черное облако дыма. Горели скирды ржи. Туда! К лесу!

Через дымовую завесу добрались до края поля и спрятались в канаву, перед самым лесом. Здесь собирались все жители села. Однако один немецкий летчик заметил нас и начал расстреливать из пулемета. Но, к счастью, никого не убил.

А наши стойко сражались. Отсюда, из канавы, хорошо было видно, как бойцы, прижавшись к стене сарая, стреляли по немецким самолетам из винтовок. Конечно, силы были неравные. Вечером немцы опять заняли село, а нас не пустили в него. Целую неделю мы ютились в соседней деревне Васильевское.

А как там наши раненые? Сердце за них болело. И вот тетя ночью отправилась в Станицино. Но немцы ее задержали. Повели на допрос, как партизанку. Спас дедушка Нилов, дряхлый старичок, который по состоянию здоровья не мог уйти из села вместе со всеми, а немцы посчитали, что он им продаётся. Он и помог ей убежать, подвергая себя смертельной опасности.

Когда немцы разрешили нам вернуться домой, то мы узнали, что все раненые умерли от ран. Весной 1942 г. они были со всеми военными почестями похоронены в братской могиле, что на фото.

Зачем я об этом пишу? Потому что никто, кроме меня, не расскажет, а дети и внуки погибших защитников Отечества должны знать правду и помнить о них вечно. И пока жив, я должен выполнить свой гражданский долг.

С приходом немцев в Подмосковье кончилось мое счастливое детство. Не стало его и после разгрома немцев под Москвой. С лета 1942 г. и до самого окончания школы в 1949 г. в школьные каникулы работал в

колхозе. В трудные минуты часто приходил сюда, на большак, и мне становилось легко и покойно. Когда ранним августовским утром 1949 г. шел по большаку в сторону Волги, чтобы уехать к отцу в Москву, я еще твердо не знал, что буду дорожником. Это пришло чуть позже, когда до Твери я добирался на попутке и мне в кузове здорово намяло бока. Это озадачило: почему на автостраде трясет, как по кочкам, а на песчаном большаке нет. Вот бы все дороги такие построить — ровные, бархатные.

И вот с тех пор я 47 лет в транспортном комплексе, 40 из них посвятил дорожному хозяйству. Работал в дорожных организациях. Правда, строил не большак, а бетонную дорогу вокруг Москвы — МКАД. Потом — в аппарате Минтранстра, Минавтодора РСФСР. Даже в Госкомтруде СССР, куда я был командирован (так и записано в трудовой книжке), работал на дорожную отрасль. Там я был единственным дорожником, и поэтому ни один законодательный документ по дорогам не готовился без моего участия. Это подтверждает и заместитель председателя Госкомтруда СССР В.М. Буйновский в своем письме (от 19.05.88 № 1410-ВБ) министру автомобильных дорог РСФСР В.А. Брухнову: "За период работы в Комитете внес значительный вклад в совершенствование организации труда и заработной платы работников дорожных организаций". С моим участием было разработано примерно сто законодательных и нормативно-правовых актов.

Прошло 55 лет с момента битвы за Москву. Но до сих пор не могу забыть солдат, которые пришли к нам в село по большаку и сложили тут свои головы за сердце нашей Родины — Москву. Изредка наведываюсь сюда. Переписываюсь с друзьями — юными свидетелями битвы за Москву. Приезжают сюда и родные погибших. Правда, сейчас реже. Женам и детям, которые давно уже пенсионного возраста, не по силам стала трудная дорога. Вернее, бездорожье. Да я и сам в этом убедился. Несколько лет назад поехали мы с братом в выходной навестить друзей военного детства Сашу Веселова и его жену Зою. Не доехали до села каких-то пять километров. Кончился асфальт. А тут дождь. Проселочную дорогу развезло. Мы шли по ней весь день. Хватило времени только на то, чтобы поклониться воинам, и обратно в Москву.

Хотя ради справедливости надо отметить, что только за последние 15 лет протяженность дорог в Тверской области росла опережающими темпами (в 1,9 раза) по сравнению с Россией в целом (в 1,8 раза). При этом в общей их протяженности асфальтовые дороги области занимают уже 97 процентов, а по России в целом только около 90.

И однажды мне показалось, что к этой братской могиле, где лежит защитник столицы сержант Жуков М.Е., приехала на личном автомобиле его престарелая вдова вместе с сыном, тоже пенсионером. Но это был всего навсего сон, поскольку твердая дорога сюда еще не подошла, а довоенный недостроенный большак, все еще остающийся в моем воображении сквозно божественным и волшебным, покрылся пылью и порос бурьяном.

О, глубинка моя родная! Нет тебя милее сердцу русскому, поскольку сохранила девственную непосредственность далекого детства военной поры.

У каждого человека своя судьба. По-своему интересной она сложилась у Марии Ильиничны Журавлевой, ведущего специалиста Финансово-экономического управления Федеральной автомобильно-дорожной службы России. Вся ее трудовая деятельность прошла в одной отрасли — дорожной. И даже можно сказать в стенах одного ведомства.

42 года назад она закончила Московский финансово-экономический институт и была направлена в Главдорстрой СССР, а вскоре трудолюбивая толковая девушка оказалась в Министерстве строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР. А трудолюбие ее — с детства и на всю жизнь. С малолетства приучена к труду. Когда началась война, Маша по воле случая оказалась в Пензенской области. Там, в сельской местности, как и все деревенские дети, она колоски в поле собирала. Вот почему Мария Ильинична так дорожит врученым ей недавно удостоверением труженика тыла, которое она действительно заслужила.

Сменились вывески на здании министерства. Менялись руководители. Только Мария Ильинична оставалась прежней — преданной дорожной отрасли, потому как прикрепила сердцем к своему делу.

С чего она начинает рабочий день? С чтения газет. Первым делом она ищет, нет ли закона или постановления Правительства по вопросам ее компетенции. Выпустил Минфин какую-то инструкцию — Журавлева первой ее достанет и изучит. Но она надеется не только на свои знания. Постоянно советуется со специалистами с линии. Словом, "академик". Так ее уважительно и называют в коллективе.

Конечно, ее творческий труд не мог оставаться не замеченным. Род ее профессионализм — был подъемом по служебной лестнице. Но, пожалуй, ее творческие силы в полной мере раскрылись в бытность заместителем начальника Главного планово-экономического управления Минавтодора РСФСР. Понятно, что все крупные автомобильные дороги строились и реконструировались тогда при ее непосредственном содействии. Ее труд оценен по заслугам: ей присвоено звание заслуженный экономист Российской Федерации. Она и почетный дорожник России.

Работать бы Марии Ильиничне долгие годы. Благо, и здоровье позволяет, и силы есть, и голова светлая. Учить бы и далее молодых, что она сделала всю жизнь. Но беспокойные нынче времена. Нарушили они логику жизни. Несмотря на мудрость, компетентность, сегодня она по существу оказалась на той же должности, с которой начинала свою трудовую деятельность молоденькой девушки в министерстве. Круг замкнулся. Грустно.

Однако Мария Ильинична воспринимает жизнь спокойно, с юмором — такой, какая она есть.



■ Вадим АСТАШИН

Как родился тендер

Поворят, это был красивый мост. Вскоре после войны его привезли из Ленинграда. Там, где он стоял, построили новый. А этот, заключили специалисты, может еще послужить людям в городе, меньшем и по величине, и по значению. Так он "оседал" Волгу в Калинине (Твери) на знаменитом шоссе от Москвы до Северной Пальмиры.

И вот он рухнул. Тверские власти намерены были поручить его восстановление местным мостовикам. А те удивили — 15 месяцев. В зале, где проходило совещание, наступила мертвая тишина: областное руководство такой срок явно не устраивало. И тогда встает Мухин:

— А если второе короче?

Что тут началось! Тверские коллеги-мостовики обвинили его в популаризме и даже в авантюризме. Так, наверное, можно было подумать, если не знать Мухина. А он слов на ветер не бросает. Прежде чем что-то сказать, и два, и три раза просчитает все ходы.

Как бы там ни было, но такое решительное заявление Мухина было, конечно, поступком. Попытаемся разобраться в его логике.

Ну прежде всего срока более чем пять месяцев, не могло быть в принципе, если к делу относиться ответственно. Мост упал в апреле. Чтобы не парализовать дорогу Москва — Санкт-Петербург, спешно в середине мая на Волге поставили понтоны. И основной поток машин — 9–10 тысяч в сутки — направили по ним. Не закончить мост к ледоставу — значит создать кризисную обстановку, ибо тогда всю эту громадную автомобильно-грузовую массу придется пустить по другим мостам и узким улочкам Твери, резко ухудшив экологическую обстановку в городе, усложнив всю его хозяйственную жизнь.

Но сказать-то можно что угодно, однако почему Мухину нужно верить; где расчеты, где доказательства его правоты? Мостовики-оппоненты вкупе с областным начальством потребовали объяснений. И тогда Мухин раскрыл карты: его объединение включает в себя все три части инвестиционного процесса — проектирование, промышленное производство строительных конструкций, подрядные работы.

Раньше эти задачи были разложены по столам многочисленных кабинетов различных министерств и ведомств, теперь сосредоточены в одних руках. Получился замкнутый на конечную, или, по-научному, товарную, продукцию цикл деятельности фирмы, а он исключает всякие проволочки и волокиту. И в чрезвычайном тверском случае этот факт выразил себя наиболее полно и ярко.

Проектировщики оперативно подготовили принципиальное решение о реконструкции моста, они также выполнили сложный проект надвижки на опоры почти 700-тонной плети соединенных между собой пролетных строений длиной 300 метров. Борисовский завод мостовых металлоконструкций изготовил необходимые четыре пролета за два месяца. Ростовский и Усть-Лабинский заводы поставили почти тысячу тонн сборного железобетона.

Наконец завершающая стадия — подрядная — была осуществлена весьма опытным коллективом — Ростовским мостостроительным управлением. Ровно через пять месяцев после того памятного

совещания в Твери — 3 ноября новый мост был представлен для испытания. Экзамен был выдержан по всем статьям. Государственная комиссия с оценкой "отлично" приняла и само сооружение, и почти километровый подход к нему.

Чем же дорог, чем памятен Мухину мост в Твери? Он считает, что с него началось утверждение рыночных отношений в мостостроительной отрасли. Ведь тогда возникла, может быть, впервые в России, конкурсная ситуация на выполнение подрядных работ. Как бы сегодня сказали — тендер. И Мухин его выиграл.

Потом такие конкурсы, что-то вроде аукциона наоборот, и стихийно, и планово стали возникать чаще, проводиться разнообразнее. Как, к примеру, в Ульяновске при строительстве моста через озеро Маяшево. Тогда Мухину тоже надо было голову поломать, чтобы сохранить за собой подряд. Собрал техническое совещание, на нем детально рассмотрели проект сооружения и коллективно решили: за счет более прогрессивных конструктивных и технологических идей сократить сметную стоимость его строительст-

ва на 13 процентов. То же самое произошло в случае с мостом близ Самары.

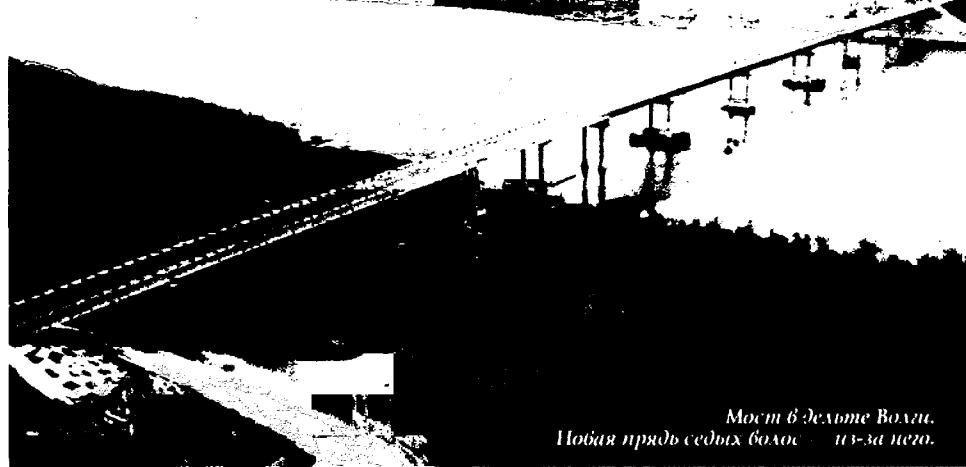
Экономический кризис в стране сильно ударили и по АО "Автомост". Сократилось финансирование, почти вдвое упал объем работ. Между тем фирма живет, только в прошлом году ею введено в строй 10 км мостов, в том числе че реки Прямая Болда (Астраханская обл.) — 338 м, Бия (Алтайский край) — 563 м, Вира (Хабаровский край) — 345 м. И эти подряды, и будущие — все определяются тендерами, которые объединение успешно выигрывает. А почему? Да потому, что оно привыкло к конкурсным условиям работы, у него появился определенный опыт в этой области. Деятельность "Автомоста" оценивается ныне не по "валу", а по степени решения транспортных проблем.

Мал мост, да дорог



отелось бы, однако, вернуться к средней части инвестиционного процесса — производственной базе, поскольку в первую

ПРЕОДОЛЕНИЕ



Мост в дельте Волги.
Новая прядь седых волос — из-за него.

Я не один день присматривался к этому человеку. И сказать доброе слово о нем, что-то написать давно "чесались руки". А тут вроде и случай представился. Редакция начала делать юбилейный номер. В нем должно быть много дорожной отраслевой истории. Должны быть и люди, делающие ее. Здесь Алексей Алексеевич Мухин подходит на все сто. Более "исторической" личности и представить себе невозможно: пятьдесят лет (половека!) строит мосты. Из них 17 лет работы, как говорят, на ли-

нии и 33 года — в должности генерального директора АО "Автомост".

Эта организация в разные годы называлась по-разному, неодинаковы были и ее статус на иерархической лестнице: то она подчинялась главке, то непосредственно министерству. Сейчас — акционерное общество, вне государственных структур. Но, главное, суть не менялась никогда. "Автомост" был и остается одним из самых крупных и авторитетных мостостроительных объединений в России.

очередь она обеспечивает объединению успеха. Эта база — детище Мухина, и он пестует его все годы, пока руководит фирмой. Когда пришел в "Автомост", в нем было семь мостостроительных управлений, преимущественно в центре страны.

Стоящее время — 28 строительно-монтажных (ядных) филиалов. Их дислокация — вся Россия, включая Камчатку, Хабаровский и Приморский края. Да еще пять заводов. Сегодня они полностью покрывают потребности строек в сборных мостовых элементах. Выпускают продукцию, равную объему работ крупного треста стройматериалов. Теперь у Мухина "все свое", и уже одно это делает ему честь.

Так что широкая индустриализация мостостроения — путь верный, но только при условии, что будут полностью использованы существующие мощности. Какие тут порой встречаются неожиданности и подводные камни, посмотрим на примере строительства мостов из деревянно-клевых конструкций.

Их преимущества общеизвестны: нет необходимости в специальной технике, конструкции из-за их малого веса легко перевозить и монтировать, очевидна и экономия металла. Только в Нечерноземье потребность в малых мостах очень велика, здесь есть по крайней мере пять специализированных деревообделочных комбинатов, но... деревянные мосты не идут. Точнее, идут, но малыми сериями и потому дороги и невыгодны — ни заказчикам, ни строителям.

Причин в сущности две. Первая — недоверие. Между тем деревянный мост при определенных условиях может служить дольше железобетонного. Вторая — несколько проектных решений были неудачными, да и исполнены они, наверное, были не лучшим образом. Но это в прошлом — не теперь. В любом случае конструкции мостов надо совершенствовать, но не отказываться от них вовсе.

Сегодня деревянно-клевые мосты — головная боль Мухина. Хотя ДОКи вне сферы его подчиненности, но он взаимодействует с ними и потому хочет примирить их, и заказчиков, и строителей, и проектировщиков. Но, конечно, примирить на основе высокого качества строительства, на базе мостов нового поколения. Он верит, что скоро мы будем возводить только в центре страны 30—40 деревянно-клевых мостов в год.

Предлагаю ему совершить заочную экскурсию по "его" мостам. Вопрос и сложен, и прост одновременно. Прост — мостостроители фирмы в бытность его генеральным директором сдали в эксплуатацию 4814 мостов, эстакад и путепроводов. А вот сложен — трудно выбрать "самые-самые". Я полагал, что это его гиганты-внекатегорийники на Оке, Волге, или такие красавцы, что стоят сегодня на Северском Донце, Кубани. А он соглашается и не соглашается. И называет какой-то небольшой мост, который числится у него

*Мост через Днепр у Запорожья.
Он, как первая любовь, не забывается.*

под именем председателя колхоза И. Яковчука. Так и сказал: "Мост Яковчука".

Он помнит все детали того дела, относящегося к 1987 году. Прочитал как-то в "Известиях" письмо того самого руководителя хозяйства из-под Ростова. Тот хотел построить мост хлопковым способом, ох, как нужен, до зарезу. А ему отвечают: ты что, порядок забыл? Сначала план, проект, смета, согласование, потом ожидание подрядчика. "Лет через пять что-то, может, и получится".

Мухин послал к председателю колхоза начальника Ростовского мостостроительного управления. И тот предложил от имени объединения свои услуги на весь комплекс работ — от проектирования и поставки всех необходимых конструкций до непосредственного строительства — в счет свободного подряда. И не когда-нибудь, а сегодня, сейчас. Яковчук удивился: да возможно ли такое? Возможно, если объединением руководят Мухин. Это я уж добавляю от себя.

Я думаю, что этот эпизод характеризует Мухина с какой-то новой, несколько неожиданной стороны, указывает на то, как он заинтересованно реагирует на информацию — газетную или устную, как принимает беды других близко к сердцу. Рассказал я ему, что недавно побывал в командировке на Чукотке, а там над каждым вторым мостом висит "кирпич": из 75 мостов половина находится в аварийном состоянии. Мухин поручает секретарю немедленно связать его с Анадырем, с главным инженером "Чукотавтодора" О. Федоровым. А потом идет долгий разговор с ним о том, чем надо помочь, какие мостовые конструкции требуются и как их доставить на далекую Чукотку. Вот так решает вопросы Мухин — сразу, не откладывая в долгий ящик. Он — человек дела.

В защиту эстакады

-В-

ы знаете, сколько в стране железнодорожных переездов на одном уровне с автодорогами? — Это Мухин задает

мне вопрос, и сам же отвечает: — Почти 39 тысяч. Ущерб народному хозяйству от простого транспорта перед шлагбаумом насчитывает сотни миллиардов рублей в год. Плюс 300—400 погибших и тысяча — полторы изувеченных ежегодно в авариях при столкновении автомобильного транспорта с поездами.

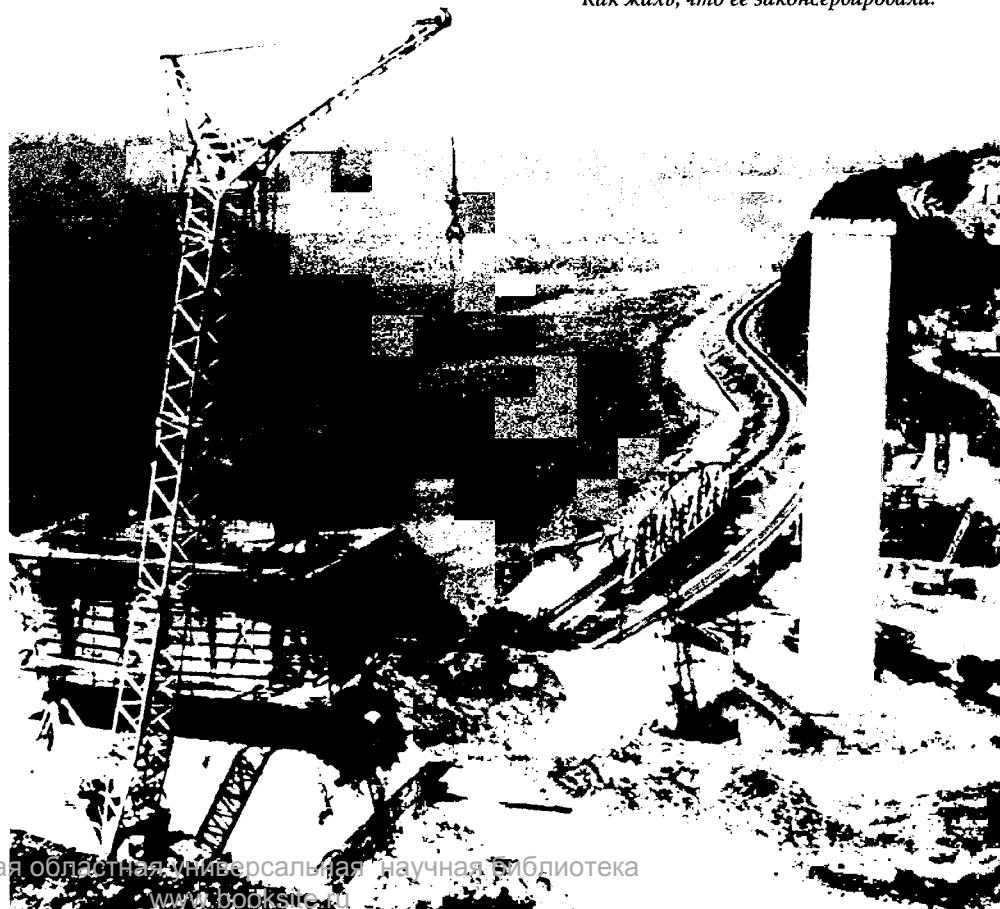
Мухин, несомненно, поднимает важную проблему. Но разговор вроде бы не по теме, не о мостах. И тут я вспоминаю его "объективку": он закончил Тбилисский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности "Мосты и тоннели". Сел, что называется, на родного коня.

Нет, оказывается, речь о чем надо: как развязать опасный и сложный узел пересечения с железной дорогой. Понятно, надо прорубить тоннель или перекинуть путепровод над рельсами. Путепровод предпочтительнее, он в 3—4 раза дешевле. Казалось бы, все ясно. Тем не менее на дорогах России в год строятся... 20—30 путепроводов. Такими темпами мы разрешим проблему через 1000 лет.

А причина проста — недостаток финансовых ресурсов, хотя гарантируется их окупаемость на каждом переходе за 2—3 года. А может быть, и за меньший срок, если строить те путепроводы продуманно, расчетливо. Что имеется в виду? Сейчас их, как правило, конструируют из железобетонной части, приходящейся непосредственно на пересечение с железной дорогой, и подходной, строительный объем которой заполняют земляными насыпями в сотни тысяч кубометров. Это на одном путепроводе. А на двадцати—тридцати? Сделайте соответствующее умножение.

Вот на этом пути перемещения земли "туда-сюда", считает Мухин, надо без всякого стеснения опускать "экологический шлагбаум". Как шлагбаум? И тоннель дорого, и верхний переход нельзя? Оказывается, выход есть: должен быть применен иной принцип проектирования — эстакадный, когда железобетонные конструкции

*Строящаяся эстакада в Сочи.
Как жаль, что ее законсервировали.*



заменяют насыпи. Для этого нужно совсем немного — очень ценить землю, а не считать ее бросовым стройматериалом. Да и подэстакадное пространство можно умело использовать для производственных нужд: размещать там гаражи, мастерские, склады.

Словом, развязывая транспортные узлы, надо увязывать в единый, плотный узел экономику, экологию, производство. Опять до меня сразу не доходит. Я считал, что иметь одновременно двух жен нельзя хотя бы потому, что неизбежны склоки. В самом деле, как "поженить" экономику и экологию? Помните хитроватый лозунг "Экономика должна быть экономной"? Если она и была когда-то в отдельных случаях экономной, то как раз за счет экологии. Но такая "экономия" впоследствии мстила за себя и выходила всем нам боком.

Но Мухин считает, что при мостостроении с экологией выгодно считаться именно с экономической точки зрения. Пример тому те же эстакады. Если нужны еще доказательства, пожалуйста: их родная сестра на ущелье реки Чемитоквадже № 231-м км автодороги Новороссийск—Сочи.

Эта трасса давно требует реконструкции, с транспортным потоком не справляется. Если уширить трехкилометровый серпантин, который спускается на дно ущелья, а потом поднимается почти по отвесной стене, то сколько же скального грунта надо переработать! Причем в условиях Черноморского побережья Кавказа и Сочинского национального парка — района, с точки зрения экологии весьма ранимого.

Вот если учитывать эти обстоятельства, то надо голосовать за эстакаду обеими руками. Тем более она была бы не дороже в перерасчете на по сути новый серпантин, хотя сооружение это уникальное, не имеющее аналогов в нашей стране: максимальная высота опор 100 метров. Очень жаль, сокрушается Алексей Алексеевич, что из-за недостатка финансирования объект пришлось законсервировать. А консервация эта тоже стоит немалых денег. Прямо-таки заколдованный круг. Но его разорвать можно.

В этих словах весь Мухин. Для него важно не столько обозначить проблему (только назвать ее, считает он, вообще ума не надо, это всего лишь спекуляция на трудностях), сколько найти пути ее реализации или хотя бы высказать предложения, которые потом, может быть, потребуют небольшой корректировки. Взять то же финансирование мостов. Мухин — сторонник нетрадиционных источников. К ним он относит банковский капитал, частные деньги и при определенных условиях средства самих строителей.

Но, судя по печати, доморощенные банкиры не очень-то спешат инвестировать производство,

в частности строительство. Мухин в ответ на мою реплику приводит три—пять примеров обратного порядка, то есть когда банки предлагали деньги, но мы не захотели их взять. С этими деньгами хлопотно — они даются под проценты на определенный срок, их надо использовать быстро и эффективно, иначе останешься внакладе. Понятно, ждать подачек издорожного фонда.

Ну а частный капитал? Оказывается, уже создан прецедент. По предложению Мухина и при поддержке Воронежавтодора появился первый платный мост — через Дон у с. Семилуки. И у водителей, пользующихся этим мостом, возражений в отношении оплаты за проезд вроде бы не возникает.

Может быть, в этих примерах подсказка, как профинансировать эстакаду в Сочи?

На работу, как на экзамен

Слышал я как-то притчу о юноше, задумавшемся о своем образовании. Спросил он мудреца (современного): какой институт надо окончить, чтобы быть умным? К какой, ответил старец, не имеет значения, а вот сколько — это важно! Три по меньшей мере: чтобы закончил институт твой дед, твой отец и ты. Предполагаю, говорю я Мухину, что в вас сконцентрировались знания именно трех институтов. "Четырех", — смеется он и рассказывает, как его, инженера-выпускника направили в Запорожье на восстановление разрушенного во время войны моста через Днепр.

Не столько институт, сколько этот мост считает Мухин своей альма-матер. Мост двухъярусный, красавец, вошедший во многие учебники мира. И он имеет к его строительству самое непосредственное отношение — работал там мастером Мостостроительного № 6, прорабом, старшим прорабом. Потом были внекатегорийные мосты через Оку близ Нижнего Новгорода и Волгу у Зеленодольска. Сколько, рассказывает, за это время было различных предаварийных ситуаций, балансирования на грани ЧП! Но были и быстрые расчеты, умные инженерные решения — всегда удавалось удерживать ситуацию в руках. В трудные минуты Мухин брал ответственность на себя, а при неудачах не валил вину на подчиненных, никогда не подставлял их. Я не привожу фактов, ибо обещал Алексею Алексеевичу вернуться к этой теме. Подчеркну лишь: в этих борениях мужал характер, рос крупный организатор мостостроительного дела.

Мне интересна биография Мухина не сама по себе. Мне важно понять истоки его, так сказать, феномена, узнать, как, каким образом он вышел на уровень лучших умов своего времени. Обра-

зование? Несомненно, оно у него фундаментальное. Хорошая жизненная школа? Безусловно. Мухин перешел на управленческую работу, имея за плечами три десятка построенных и реконструированных мостов, когда уже сформировался как профессионал высокого класса, как синая и незаурядная личность. Жизненная цель тремпленность? Наверное. И все-таки...

— О четвертом учебном заведении — это шутка?

— Нет. Я ведь еще исторический факультет Тбилисского университета окончил.

— Зачем? Вы захотели сменить профессию, разонравилось быть инженером-мостовиком?

Оказывается, дело в другом. Гены потребовали. Он с юных лет испытывал тягу к гуманитарному образованию. Это у него от родителей. И, наверное, потому он театрал, как мать, и книжечай, как отец. Театр и книги — не только хобби, но и главный источник пополнения его знаний. А знания никогда не бывают лишними. В этом еще раз убеждаешься, знакомясь с заграничной командировкой Мухина.

Два года, с 61-го по 63-й, он был советником в Ираке, строил дорогу от Багдада до порта Басра. Выполнять ему приходилось самую разную работу. Вспомнив молодость, бегал с теодолитом, а заканчивал командировку в роли эксперта департамента железных дорог Иракской Республики. И с любым поручением великолепно справлялся. Его там прозвали "немцем", очевидно, за пунктуальность в действиях, до того чистота, четкость.

Но они, иностранные граждане, в Багдаде не только работали, но в свободное время спорили, устраивали дискуссии. О тех же мостах, где они и какие, о культуре, образе жизни народов разных стран. И тут всегда отличался Мухин, демонстрировал свою эрудицию, широту взглядов. Его даже наш посол в Ираке хвалил:

— Молодец, Мухин. Умно доказывает, что русские не лыком шить.

Конечно, не лыком. И с медведем не обнимаются, как считали до недавних пор в некоторых странах. Мухин убежден, русские — одна из самых талантливых наций в мире. Только ей на правителей не всегда везет.

В конце беседы спрашиваю:

— Алексей Алексеевич, каково ваше кредо?

— Ходить на работу, как на экзамен. И каждый день сдавать его — экзамен нравственный, волевой, профессиональный. Без этого нет движения вперед, нет жизни. Ибо вся наша жизнь — преодоление.

Транспортная развязка в Туапсе.
Ничего не скажешь — произведение искусства.

ЗАКОНОВ-ТО У НАС МНОГО...

Формирование современной системы ценообразования началось в 1992 г. в связи с переходом на свободные (рыночные) и тарифы, складывающиеся под влиянием са и предложения. К концу 1992 г. был заложен фундамент, и за последующие четыре года созданы основы системы ценообразования и сметного нормирования в строительстве. Всего в области ценообразования и сметного нормирования действует более 20 законов Российской Федерации, около 30 указов Президента и постановлений Правительства, более 30 методических документов и общих методических писем Министра (Госстроя) России, а также десятки различных нормативных документов типа СНиП, СНиР, ПВР, десятки инструктивных писем органов исполнительной власти различных уровней, посвященных некоторым частным вопросам.

Однако утверждать, что в настоящее время мы обладаем целостной системой, позволяющей однозначно отвечать на все вопросы, нельзя. Существующая система обладает рядом недостатков, которые неизбежно приводят к ненужным разногласиям и трениям между заказчиком и подрядчиком. Так, некоторые понятия, в том числе важнейшие, имеют различное толкование в различных действующих документах. Несмотря на многократное декларирование равенства подрядчика и заказчика, нормативные документы (особенно разъяснительные письма Министра РФ) имеют, по мнению специалистов, крен в пользу подрядчика.

Недостатком является и неполнота системы (ее незавершенность, отсутствие в ней ряда утвержденных документов, расценок на многие виды работ) и недостаточная приспособляемость к изменяющейся экономической ситуации (изменение налогового законодательства, форм бухгалтерской и статистической отчетности и т.п.). Практически не получили отражения в действующей системе и особенности определения цены на объекты, финансируемые за счет государственных (общественных) средств. Справа

Александр БОЛТАЛИН,
начальник отдела
дирекции
“Дороги России”

Об авторе

Александр Владимирович Болтalin родился в 1954 г. в Московской области. После окончания экономического факультета МАДИ работал научным сотрудником в Институте комплексных транспортных проблем при Госплане СССР. В 1996 г. стал начальником отдела ценообразования Дирекции по реализации программы “Дороги России”.



В условиях формирующихся рыночных отношений в один ряд с традиционными вопросами “Что делать?” и “Кто виноват?” встал еще один, не менее важный: “Сколько стоит?”. В полной мере это относится и к дорожно-му хозяйству. Система ценообразования становится ключевым моментом экономического механизма в отрасли. Цель системы – определение объективной стоимости дорожных работ. При этом цены могут служить и одной из важнейших характеристик уровня работы органа управления дорожным хозяйством.

на переподготовку кадров инженерно-технического и производственного персонала, затраты на сопутствующие, но непосредственно не связанные с выполнением заказа научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

Выполнение работ по государственному контракту (договору) предполагает контроль со стороны заказчика за ходом работ, оказание консультативной и иной помощи, а также активное участие государственного заказчика в процессе формирования цен на продукцию и жесткий контроль за ними. При этом необходимо соблюдать некоторые условия. За дорожными работами, выполняемыми на сети автомобильных дорог общего пользования за счет средств дорожных фондов, должен быть официально закреплен и соответствующим образом оформлен соответствующий статус.

А за органами государственного управления дорожным хозяйством должны быть официально закреплены функции государственного заказчика работ, выполняемых на сети автомобильных дорог общего пользования.

Концепция ценообразования

Целостная технологическая цепочка реализации дорожных проектов проходит несколько этапов: решение о создании — обоснование — рабочая документация (в т.ч. тендера) — конкурс — физическая реализация. При этом под каждый этап уже есть определенные нормативные документы и определенный опыт работы в новых условиях.

Качество принимаемых решений и степень их реализации на каждом уровне влияет на стоимостные показатели проекта и его эффективность. Ошибки или огнихи на одной стадии трудно, а иногда практически невозможно исправить на последующих. Поэтому представители органов ценообразования должны участвовать в проектировке соответствующих вопросов на всех этапах, а работа по ценообразованию не может ограничиваться только вопросами, непосред-

Отрасль – единую систему ценообразования

ведливости ради надо отметить, что большинством этих недостатков страдает не только ценообразование, а вообще вся система экономического нормирования в стране.

“Стержень” – госзаказ

Формирование единой системы ценообразования на дорожные работы остается одной из актуальных задач деятельности органов управления отраслью. Дорожники тратят деньги налогоплательщика. Поэтому своего рода “стержнем”, вокруг которого должна разворачиваться вся работа, неизбежно станет режим поставок продукции для федеральных или региональных государственных нужд — госзаказ.

Правовые и экономические принципы, порядок формирования, размещения и исполнения заказов на поставку продукции для федеральных

государственных нужд регулируется целым рядом нормативных документов. Выполнение соответствующих работ должно осуществляться на основе государственных контрактов (договоров), заключаемых между государственным заказчиком и поставщиком.

Проведение работ по государственным контрактам имеет свои особенности. У продукции должен быть особый статус, а заказчик должен быть наделен правом выступать от имени государства. При таком раскладе будет обеспечена государственная гарантия финансирования поставок. Поставщикам продукции для федеральных нужд, в соответствии с действующим законодательством, могут предоставляться льготы по налогам на прибыль (доход), целевые дотации и субсидии, кредиты на льготных условиях. В частности, могут предусматриваться затраты

стремительно касающимися методов определения цены на отдельных объектах.

В настоящее время завершается разработка “Методических рекомендаций по ценообразованию при строительстве и ремонте автомобильных дорог с учетом инфляционных процессов”. Разработчиком рекомендаций является Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, активное участие принимали Федеральный дорожный департамент, Дирекция “Дороги России” и Ассоциация РАДОР. Первая редакция документа разослана по территориям, идет сбор и обработка замечаний.

В дальнейшем предполагается подготовить документ под условным названием “Концепция ценообразования в дорожной отрасли”, который и должен стать программой действий по формированию единой системы в отрасли.

Геннадий ВЛАСОВ,
пенсионер-дорожник

А РУКУ СПАСТИ НЕ УДАЛОСЬ...

Это было в "застойные" годы, когда мы и не подозревали, что довольно скоро грядут рыночные отношения и низвергнутся все идеалы, привитые нам с детства. Я говорю так потому, что, случись эта история сегодня...

Pаботал я тогда главным инженером ДЭУ, находившегося в одном из курортных городов и обслуживавшего магистральную дорогу союзного значения.

Однажды мы возвращались вместе с начальником ДЭУ из командировки. Было начало южного лета, дорога проходила по живописнейшим местам предгорного Кавказа вдоль Черноморского побережья.

Перед крутым поворотом дороги, который значился у нас как "опасный участок", разговор в салоне автомобиля пошел именно об этом участке: с начала года здесь произошло несколько серьезных аварий.

И вдруг все мы увидели за поворотом в стороне от дороги лежащий на крыше "Москвич", передние колеса которого еще крутились... Подбежав, мы обнаружили, что в машине, кроме водителя, пожилого инвалида, были женщина средних лет и девочка лет 8—10. Мы их, естественно, вытащили из помятого салона. Сначала обрадовались, что все они отделались легкими ушибами. Но потом увидели, что у девочки открытый перелом кисти. Бросилось в глаза обильное кровотечение, крупные сосуды, вероятно, были разорваны. Пугала и неестественная белизна обломленных костей.

Из подручных средств соорудили шину, наспех наложили жгут, чтобы и кровотечение остановить, и как-то зафиксировать кисть.

Оставил инвалида со своей перевернутой машиной, мы на большой скорости помчались в ближайшую больницу, то есть в город, где дислоцировалось наше ДЭУ. Расстояние около 20 км мы проехали очень быстро, на спидометре было более 100 км/час.

По дороге женщина нам поведала, что они ехали в аэропорт на попутной машине (этот инвалид за умеренную плату вызвался их подвезти) и должны были лететь в Ленинград, домой после отдыха на море.

Девочку зовут Галя, а она бабушка — мать ее отца. Самым интересным в ее рассказе оказалось то, что

отец Гали — главный хирург Военно-медицинской академии, и он как раз занимается сшивкой сосудов при восстановлении жизнедеятельности пострадавших конечностей.

Врач, принявший Гаю в больнице, сказал нам, что кисть надо отрезать, дескать, она все равно еле-еле держится, и сохранить до Ленинграда в охлажденном состоянии для чего надо где-то достать лед, после чего их на "скорой помощи" отправят в аэропорт.

Мой начальник решил их сопровождать, чтобы посадить на ближайший самолет. Зная крутой нрав своего шефа, я был уверен, что с этой задачей он справится.

Мне же было поручено достать емкость со льдом. Приехав домой и отпустив автомашину обратно в больницу, я схватил огромную эмалированную кастрюлю и, выскочив во двор ДЭУ (я жил на его территории), увидел у конторы стоящий с работающим двигателем ГАЗ-93 — самосвал.

В кабине никого не было, я прыгнул за руль и резко, насколько позволил порядком изношенный двигатель, рванул к воротам. Не стал ждать, пока сторож их откроет, бампером распахнул дверцы и влился в поток машин, идущих в сторону железнодорожного вокзала.

Я посчитал, что лед смогу достать только в вагоне-рефрижераторе.

Повернув на улицу, идущую вдоль железнодорожных путей (а их было не менее 20), я увидел на противоположной стороне одиноко стоящий вагон-рефрижератор. Чтобы попасть туда на автомашине надо было сделать большой крюк через переезд, на что времени уже не оставалось... К счастью, на путях поездов не было.

Решение пришло мгновенно — переключился на первую передачу и медленно начал прыгать через пути прямо к нужному мне вагону. Грузчики прекратили работу, один из них, глядя на меня, выразительно покрутил пальцем возле виска.



Быстро объяснил причину моего "дикого" поведения, после чего без лишних слов, мужики накидали в кузов самосвала несколько больших кусков льда.

У больницы меня уже ждали шеф, дежурный вр Галя с бабушкой, белые, как полотно. Рядом с ними стояла машина ЗИМ — одна из лучших в их парке "скорая помощь". Врач быстро принес (вероятно, из холодильника) плотно завязанный целлофановый пакет с кистью, переложил его в кастрюлю льдом, и машина, включив сирену, исчезла за стеной больничного корпуса.

Перед отъездом шеф успел наказать мне, чтобы я "сел" на телефон и любой ценой задержал московский самолет. До аэропорта было 100 км до предела загруженной автодороги. Элементарный расчет показывал, что они, при самом благоприятном стечении обстоятельств, опаздывают минимум на полчаса.

Приехав в ДЭУ, я, извинившись, сдал автомобиль водителю и, пройдя в кабинет, начал звонить...

В те годы автоматизированного набора международных телефонов еще было — все разговоры заканчивались через телефонисток. Поэтому пришлось коротко посвятить в случившееся по цепочке всех телефонисток, связанных с обеспечением моего заказа. В первую очередь меня мгновенно соединили с диспетчером аэропорта.

Рассказал ему о событиях, спросил, на сколько он может задержать рейс на Москву. Ответ был неутешительным: 15 — максимум 20 минут... Этого времени было, конечно, недостаточно.

Лихорадочно стал соображать, кто же может дать команду о дополнительной задержке самолета. Ну, конечно же, первый секретарь Краснодарского крайкома. Попросил горячо сочувствовавших мне телефонисток соединить меня с "самим".

Обратил внимание, что крайкомовская телефонистка колеблется. Однако все же решилась. В ответ гудки и ее голос:

— Не отвечает...

Прошу соединить с квартирой, тут повезло.

— Вас слушают...

Сбивчиво рассказал суть дела и попросил дать команду задержать рейс до прибытия "скорой помощи", так как опоздание с отправкой девочки может вызвать необратимые процессы в кисти, исключающие возможность ее приживления...

После паузы:

— Вы знаете, что сказал Владимир Ильин о работе транспорта?

— Нет! — кричу в трубку. — Не знаю!

И тем же ровным голосом, без всяких оттенков какого-либо сочувствия, ответил:

— Ленин в одном из своих трудов писал: "Ничто не должно влиять на четкость, своевременность работы транспорта". Извините, ничем не могу помочь...

Прошу опять дать диспетчера. Почти мгновенно слышу крик:

— Все, еще 5 минут, и отправляю...

Впоследствии я узнал, что и пассажиры самолета, зная о причине задержки вылета, просили экипаж дождаться "скорой помощи". Но, увы...

В тот самый момент, когда, не выключая сирены, на взлетное поле высочил больничный ЗИМ, самолет взлетел...

Надо знать моего шефа, чтобы в деталях представить сцену, которая разыгралась в диспетческой! Он требовал немедленно посадить самолет.

Не знаю, чем бы все это кончилось, если бы диспетчер не сказал, что на подходе к городу еще один самолет уже был в воздухе, и просил связаться с отцом Гали, чтобы он их встречал. Военно-медицинскую академию в Ленинграде мне дали мгновенно...

А на другой день в ДЭУ пришла телеграмма, в которой нас благодарили за помощь. В телеграмме также сообщалось, что руку спасти не удалось...



етом, ближе к осени, женщины в основном говорят на одну тему. Еду в автобусе, а вокруг меня плачутся на судьбу сразу несколько пассажирок. "Не поступила..." — "И моя тоже..." — "На работу теперь устраивать надо... На любую, лишь бы непыльную". — "Да, лишь бы не-ную". — "Я своей говорю: в продавцы пойдешь, а — не нравится, мол! Пришлось объяснить, что это барыни по желанию себе все выбирали, а нам что надо? Чтоб денежно и непыльно".

Я как услышала это — чуть не рассмеялась. Получается, что я барыня. О какой профессии с детства мечтала, той и овладела. Стала дорожницей. Наверняка кто-то спросит: откуда, мол, у нее такая приземленная мечта появилась? Объясню.

Середина пятидесятых, небольшой поселок в центре России, недалеко от старицкого города Ростова. У нас строят дорогу! По тем временам и в глубинке это было событие. Дело не только в том, что на улицу пригнали невиданную прежде технику, что в воздухе витал незнакомый запах горячего асфальта. Гладкие современные дороги ассоциировались у меня и моих сверстников с иным укладом жизни, если хотите, с иной цивилизацией. Потому после уроков мы бежали всем классом к трассе и шашками считали, сколько прибавилось метров твердого черного полотна...

В общем, после школы вопроса, куда пойти, у меня не было. Дети того времени были менее инфантильны, более самостоятельны, и мама мое решение прокомментировала лишь одной фразой: "Для себя, дочка, выбираешь".

Думаю, тоже сказал бы и отец, но он умер, когда мне исполнилось одиннадцать лет. Причина смерти была по тому времени типичной для мужчин: их доднела война. Папа воевал с сорок первого по сорок четвертый, пока с тяжелым ранением не попал в госпиталь. Оттуда вышел с осколком, оставшимся под сердцем. Врачи сказали: организм такой слабый, чтосложнейшей операции не вынесет. А с осколком можно жить, если не волноваться, не напрягаться, не...

В общем, предписания врача он не выполнял, не умел жить и работать впопыки.

Да и мама была такой же. Она детским садом заведовала, малышей не всегда вовремя забирали, вот и сидела с ними до полуночи, а после еще своими детьми занималась, нами, то есть. Иногда кажется, что я ее и спящей-то не видела.

Пришла я, значит, в контору ДРСУ после школы, на работу устраиваться, меня там уже многие по имени знали, примелькалась я среди дорожников, и потому сказали: "Выбирай, Надежда, самую большую лопату и топай на трассу". Я ничего другого и не ожидала, развернулась уже, чтобы на склад за "техникой" идти, когда услышала, смеются за спиной. Потом разъясняют: это женщины временно на тяжелых работах заняты, не будет скоро такого, от вас дорога не мускулов, а знаний потребует, потому езжай в Ростов на курсы, учись, как надо хороший асфальт варить.

Закончила курсы, потом поступила в Московский автодорожный техникум, и вот я лаборант.

Недорожнику трудно объяснить суть моей специальности. Каждый видел, думаю, вырубленные квадратные оконца на трассах — это мы керним пробки,

**Надежда КУЗНЕЦОВА,
лаборант ДРСУ-7,
Федеральная дорога
"Холмогоры"**



«У НАС НЕПЫЛЬНАЯ РАБОТА»

**Монолог
женщины-дорожницы**

испытываем их по различным параметрам. Проверяем и продукцию, выпускаемую асфальтозаводом: на прочность, насыщение, водонабухание... "Дышил" покрытие, рвется — значит слишком уж щебенистая смесь получилась, волной пошла — это опять-таки наши технологические просчеты...

В общем, если будете ехать по нашей дороге и она вам покажется плохой — знайте, в том и моя вина есть. Впрочем, от водителей жалоб не поступает, они говорят, что тот отрезок пути, за состояния которого отвечает наше ДРСУ, почти что образцовый.

Главным критиком в этом плане несколько лет назад мой муж был, поскольку работал в автохозяйстве, ежедневно на машине качество трассы проверяя. Ну иногда к какой-то мелочи прицеплялся, начинал выговаривать: недоработали, недоглядили, от стандарта отступили... В шутку так бурчал, а я в тон ему отвечала: переходи к нам и помогай наводить, так сказать, лоск. Что вы думаете? Уговорила в конце концов, начал он у нас трудиться. Теперь вот здоровье подвело малость, на пенсию вышел.

Младший сын, Юрий, поначалу по моим следам пошел: после школы стал дорожником. Но когда усиливали органы МВД, предложили ему надеть милиционскую форму, и теперь он сотрудник автоинспекции. Мы с отцом его иногда подначиваем: как же ты, мол, Юра, от семейной традиции отступил? А он в ответ: "Так служба же моя все равно отношение к дорогам имеет. И потом, представитель моей семьи у вас имеется".

Это он жену свою имеет в виду, Ирину. У нее рабочий стаж тоже немалый: десять лет уже у нас бухгалтером работает. И на очень хорошем счету. Сын у них растет, сейчас вот второго ребенка ждут. Кем будут, не знаю, но внука на всякий случай частенько к себе на работу вожу. У него к нашей профессии уже недетский интерес...

Старший сын, Валерий, водитель. Трудится, естественно, в дорожно-ремонтном строительном управлении. Надо — барабанку крутит, надо — асфальт лопатой кидает.

Кстати, о лопатах. Как ни мечтали в пятидесятых еще годах избавиться от них, а пока не получилось. Мало того, и женщины по-прежнему на дорогах с ними встречаются. Я, была помоложе, столько раз к ее помоши прибегала!.. Это к тому говорю, что нелегкая у нас работа. И насчет пыли — видели бы вы, что творится, когда трассы сжатым воздухом зачищаются. Но конечная-то цель наша какая? Чтоб прошла по построенной дороге машина — и нигде не качнуло ее и чтоб к боку соринка не пристала. Выполнимая задача? Конечно, выполнимая, но требует полной самоотдачи от каждого.

Живем мы с мужем в доме, построенном ДРСУ, рядом, можно сказать, с работой. Красивое место: сиди на балконе и любуйся полем, речкой с чудесным названием Печегда... Там, между прочим, и щука водится. Иногда мы с мужем рыбалим, с трофеями до мой возвращаемся.

Но даже у воды, среди сказочной природы, и с родными, и с друзьями мы находим глазами высокие пирамиды щебня, зеленый парк, окружающий нашу контору, и вроде бы поневоле говорим о ямочном ремонте, и за сотни метров от дороги ловим, как в детстве, запах асфальта...

г. Петровск Ярославской области





ЗЕРНО ИСТИНЫ ПУТЬ НЕ БЫ ВАСТ

Золото на обочинах

Стадная пора середины пятидесятых. Мама поднимает меня на заре: "Пора, дружки твои уже с ведрами побежали". Тоже хватаю ведро, совок, жесткий веник и выбегаю на улицу. Сквозь пыльную завесу, оставляемую проезжающими машинами, стараюсь разглядеть, не захвачено ли кем мое любимое место, то, где грунтовка делает поворот. Кроме поворота, там еще несколько ухабов, частых, как зубцы рубеля, которым стирают белье. Никого тут нет. Видно, друзья нашли тоже доходные места.

Очередной ГАЗ-51, как ни сбавляет скорость, но все же подпрыгивает на дороге, желтая россыпь зерен взлетает над его кузовом и опускается уже в густую, золотистую от пшеницы пыль. Я принимаюсь за работу: за пять минут нагружаю ведро, мчусь домой, просеиваю сквозь мелкое решето его содержимое, высыпаю в пока пустой мешок уже чистые крупные зерна. И опять — на дороге...

Вечером с пачанами подводим итоги. Конечно, каждый горазд приврать. Привираю и я: мол, мешок под завязку. На самом деле туда еще ведра полтора влезет. Потом мы расходимся по домам: надо пораньше ложиться, чтобы первым высочить назавтра к дороге. А дома, оказывается, гости: пришел дедушка. Стоит у моего мешка, перебирает в горстях пшеницу: "Молодец!" Я, конечно, горд от похвалы, но виду стараюсь не показать, даже бурчук недовольно:

— Это мало, завтра больше принесу. Только зачем, деда? Что, мы в колхозе выписать себе не сможем?

— Сможем, — отвечает дедушка. — Тем более что нам много и не надо. Но если вы эту пшеничу не соберете, она же пропадет, понимаешь? Растили ее, растили — и вроде как выкинули. Разве так можно? Это все равно что золотом швыряться.

Я притихаю, забравшись ему на колени, представляя, что в дорожной пыли лежит действительно золото, потом спрашиваю:

— Деда, а почему дороги такие не построены, чтоб по ним машины ехали и зерно не рассыпали?

— Непросто их строить. Тот же камень нужен, а у нас карьеров нет. Но когда-нибудь, когда-нибудь...

Цифры общие...

Не думаю, что существует статистика потерь урожая от дорожных условий. Раньше вели ее мы, мальчишки: в день мешок зерна на метров пятьдесят дороги. Пересчитайте на общий километраж трасс внутриколхозных, сельских, межрайонных, и получится, как говорил Райкин, бешеные деньги. Всем было ясно, что намного выгоднее вложить средства и построить хорошие дороги, чем терять столько продукции.

Ставропольский край в дорожном отношении специфический. Простирается он от Кавказских гор до Ногайской степи, занимает около 66 тысяч квадратных километров. Протяженность железных дорог здесь малая, судоходство вообще отсутствует, и основная нагрузка, естественно, ложится на автотрассы.

Сколько их и какие они?

В начале века, по данным статистического отчета Ставропольского губернского распорядительного комитета, здесь было 1230 верст (это примерно 1300 километров) дорог общего пользования. Из них 8 верст имели бульжное мостовое покрытие, 48 — гравийное покрытие и 1174 версты считались профилированными грунтовыми. В довоенном 1940 году сеть краевых дорог, имеющих твердое гравийно-щебеночное покрытие, была доведена до 1135 километров. На начало 1959 года эта цифра выросла более чем вдвое. Почему приведен в пример именно пятьдесят девятый год? Потому что с шестидесятого в дорожном хозяйстве края стала осуществляться разработанная специалистами программы строительства опорной дорожной сети, цель которой — соединить все глубинные районы с краевым центром. За основу была принята так называемая радиально-кольцевая схема, поскольку край имеет примерно равные размеры с юга на север и с запада на восток.

К 1967 году было построено Большое Ставропольское кольцо, с асфальтобетонным покрытием, протяженность которого составила более 650 километров. Отсюда уходили автонити к девяти городам и одиннадцати сельским районам.

К семидесятым годам протяженность дорог общего пользования в крае возросла до 6800 километров, в восемь раз увеличилась сеть с асфальтобетонным покрытием и, что, может

Иван ТИМОФЕЕВ,
Николай БЕССАРАБОВ,
фото

"Не то зерно, что на полях, а то, что в закромах" гласит пословица. Ее можно понимать и буквально. Весь ли урожай довезет машина от комбайна к элеватору? Тут даже неспециалист ответит: это смотря какая дорога будет...

О дорогах Ставрополья и людях, которые их обслуживают, ведет рассказ наш специальный корреспондент.

быть, самое главное, была создана производственная база дорожной отрасли. Отныне ежегодно в эксплуатацию вводилось до 100—120 километров после реконструкции и строительства по новым направлениям. Но в годы экономических реформ, то есть в наши уже, девяностые, когда, кажется, как никогда ясно, государственным мужам надо бы сознавать значение дорог в жизни России, наступает спад объемов.

...и частные

Точнее, объемы работ есть, но нет денег на реализацию планов. Не хватает средств ни передовым коллективам, таким, к примеру, как дорожное эксплуатационно-строительное управление № 1, возглавляющее которое Николай Слепченко, или Буденновское межрайонное ДРСУ (начальник — Илья Прокопенко), ни отстающим, ни середнякам, каким, к примеру, является Апанасенковский дорожный ремонтно-строительный участок.

Вместе с бухгалтером Александрой Кобзевой и главным инженером Виктором Лынником пытаются проанализировать некоторые цифры, хотя цифры ныне — сплошной кроссворд. Ну сами судите. На содержание и капитальный ремонт апанасенковцам в 1994 году было выделено более полутора миллиардов рублей. Год спустя — более трех миллиардов. Но не спешите округлять глаза и завидовать "богатеньkim", вспомните, какова была реальная цена рубля в девяносто четвертом и год спустя, и три миллиарда окажутся меньше полутора. А пять с лишним миллиардов этого года также меньше трех прошлогодних: выросли цены на горючее, на электроэнергию, на технику...

Но все же и в таких условиях труженики участка, как говорится, блюют свое хозяйство на высоте. А хозяйство немалое: 193,8 километра дорог, из них 106,9 — асфальтобетонного покрытия, 41,1 — черно-гравийных, 40,1 — гравийных, 5,7 — грунтовых. Первочередные задачи, стоящие перед ними, — реконструировать трассу Дивное—Рагули (она идет на Арзгир, Буденновск, Нефтекумск...) Важная и нужная дорога.

Далее, надо строить трассу к селу Малая Джала — это Сальское и Ростовское направление, если хотите, путь из глубинки в цивилизацию. Есть для этого свой асфальтобетонный



Разный стаж работы у водителей Апанасенковского ДРСУ Василия Верника, Александра Шапки и Вячеслава Горюнова (на снимке - слева направо). Но всем им присуще одно: честное отношение к своим обязанностям.

Тракторист Василий Воронков — один из лучших механизаторов участка.

Лента асфальта среди выжженной степи до удивления ровна, который год уже находится в прекрасном состоянии. И в этом немалая заслуга дорожного мастера Сергея Троненко, рабочих Владимира Турлыгина, Анатолия Храпонова, Александра Кулешова.

завод — Д-508, есть техника — парк успели обновить уже в начале девяностых годов, то есть незадолго о нынешнего кризиса. Успели и обеспечить дорожников жильем, хоть и не в тех масштабах, в каких хотелось бы. Раньше, до 1995 года, 10 процентов от общего финансирования шло на развитие базы и строительство жилья, теперь это положение отменено.

На обновление фондов, на материальное поощрение выделяются суммы из получаемой прибыли. Прибыль сама по себе получаться, конечно, не спешит, но и кроме заложенных в смету восьми процентов апанасенковцы еще кое на чем экономят. К примеру, сметой предусмотрены затраты на возведение временных зданий и сооружений. На участке посчитали и пришли к выводу, что дешевле будет приобрести автобус и возить дорожников к месту работы и домой, чем обеспечивать относительный комфорт в полевых условиях...

В общем, не выживают в этом ДРСУ, а живут и строят. На тридцатикилометровой трассе, ведущей от райцентра к селу Манычскому, я ради интереса спросил у водителя остановившейся иномарки: как тут ездится? А водитель оказался предпринимателем из этих краев, новенький "форд", между прочим, сам гнал через Германию и Польшу, так что и чужие дороги "щупал". Этой доволен:

— Тут любой товар везти можно, и по габаритам, и по качеству полотна. Ничего не прольется, не рассыпется.

Каждый, конечно, судит со своей колокольни. Меняются дороги, другим становится характер перевозок. Мчатся тяжелые фуры, армейские колонны, автобусы, груженые "газели" местных фермеров... А я попросил остановиться Виктора Лынника на краю села, где когда-то

собирал зерно пополам с пылью. Асфальт делал вроде бы знакомый поворот, но транспорт вписывался в него мягко, так, что ни одно зерно сегодня из кузова не выпало бы.

Не хлебом единым

Cтаврополье сегодня — не только житница России, это приграничный край, уже хлебнувший сполна горя кавказской войны. Вспомним лишь Буденновск... О нем упомянем еще раз по той причине, что федеральная автомобильная дорога "Кавказ", ведущая от Невинномысска через Минеральные Воды на юг, к Моздоку, Кизляр и далее в Дагестан, находится по сути в зоне боевых действий, и потому весь грузовой и пассажирский поток перекочевал севернее — на альтернативную этой дорогу Кочубей—Неттекумск—Буденновск—Минводы.

Худо приходится трассе, ранее не испытывавшей таких нагрузок. На отрезке между городами Георгиевск и Минводы, к примеру, интенсивность движения превышает девять тысяч автомобилей в сутки. К этому надо добавить, что на этом участке не закончены работы по устройству верхнего слоя покрытия дорожной одежды на протяжении четырех километров.

Незавершенка чревата многим, в том числе и дорожно-транспортными происшествиями. А ведь трасса приобретает стратегическое значение.

Короче, нужны деньги, в пределах полутора миллиардов рублей. Нужны, как вы понимаете, "еще вчера", то бишь срочно. И выход видится пока один: включить в план реконструкции год финансирование окончания работ по этому участ-

ку. Деньги немалые, конечно, — около полутора миллиардов рублей, но и материально, и морально мы можем больше потерять, если в авариях тут будут гибнуть люди, если не обеспечим доставку по назначению срочных грузов.

Кроме этого, есть еще одна ахиллесова пятка. Магистраль пересекает строящийся путепровод на участке Солдато-Александровское—Отказное. По заключениям специалистов, он не отвечает условиям безопасности движения по габаритам и имеет ряд повреждений несущих конструкций аварийного характера. Чем это чревато? В лучшем случае, в предстоящий зимний период может замереть движение по всей федеральной дороге. Это в лучшем случае... Но и при нем, как вы понимаете, наша экономика потеряет не мешок зерна. Вот потому через журнал "Автомобильные дороги" Упркрайавтодор обращается к руководству Федеральной автомобильно-дорожной службы с просьбой в порядке исключения профинансировать окончание работ по строительству путепровода. Сумма для этого требуется порядка 5,71 миллиарда рублей.

Может быть, кому-то покажется, что в канун юбилея отрасли больше о победных рапортах надо говорить, чем о проблемах, но автор этих строк полностью разделяет мнение начальника Упркрайавтодора Владимира Веселова:

— Мы сейчас не столько во вчерашний день должны смотреть, сколько в завтрашний. Дороги — они по назначению самому просто требуют продолжения, они не могут быть тупиковыми. Там, где тупик, — там конец развития. Да, строить нынче дорого, но надо. Хорошо было бы, если бы это все поняли.

После этих слов остается лишь повторить: "Хорошо было бы..."

Выставка-ярмарка 24 — 28 октября

"ДОРОГА И АВТОМОБИЛЬ-96"

**Российским научно-информационным выставочным центром
по архитектуре и строительству
АО "РОССТРОЙЭКСПО"**

**по адресу: Москва, Фрунзенская набережная 30.
тел.(095) 242-89-81, 242-89-64, 242-89-48, факс 246-74-24.**

"ДОРОГИ РОССИИ":

I.

Одной из причин, вследствие которых российская экономика продолжает оставаться в весьма трудном и противоречивом положении, является отсутствие в России надежной и развитой сети автомобильных дорог. Любые реформы, будь то экономические, политические или социальные, движутся по дорогам, а в условиях российского бездорожья они так "буксируют", что никаким трактором не вытащить. Посмотрите, что в глубинке творится, вместе с дорог — разбитые колеи по лесам петляют, или широченные (куда там автострадам) разъезженные полосы через возделанные поля пролегли. Деревни и поселки в "естественном порядке" стареют, молодежь покидает свои родные дома, как правило, только один раз — навсегда..

Сказались и десятилетия централизованного планирования. Плановые органы, определяя объемы грузоперевозок на долгосрочный, среднесрочный и краткосрочный периоды, отдавали приоритет крупномасштабным перевозкам руды, металла, угля, леса, стройматериалов и жидкого топлива. Наибольшее внимание уделялось развитию железнодорожного транспорта, издавна игравшего важнейшую роль в экономике СССР. Автомобильному же отводилась второстепенная роль. И потому дорожное хозяйство существовало в условиях непрекращающейся "китайской пытки" — то нет денег, то материалов, то техники.

Результат — доставшаяся нам в наследство сеть автомобильных дорог протяженностью 927 тыс. км (в том числе 552 тыс. км общего пользования и 375 тыс. км ведомственных) для такой страны, как Россия, крайне мала, а технический уровень дорог низок. Около 80 процентов территориальных дорог составляют дороги четвертой категории и ниже, включая грунтовые, а их конфигурация в подавляющем большинстве регионов представляет собой древовидную структуру без необходимых для эффективного использования транспортом дублирующих или обходных дорог. Недостаточна несущая способность дорожных покрытий — только третья часть дорог с твердым покрытием допускает движение автомобилей с осевой нагрузкой 10 тонн. Средняя скорость движения по российским дорогам в два раза меньше, чем в Европе, и составляет всего 40 км/час, что увеличивает стоимость перевозок на 30—50 процентов. Уже сейчас удельный вес транспортных затрат в себестоимости отечественной продукции достигает 50 процентов и делает ее неконкурентоспособной не только на мировом, но и на внутреннем рынке.

Из-за несвоевременного проведения ремонтных работ серьезнейшей проблемой в ближайшее время может стать прекращение пропуска транспорта по аварийным мостам, что фактически парализует жизнь целых регионов России. По показателям обеспеченности автомобильными дорогами общего пользования с твердым покрытием на 1000 жителей и на 1000 кв. км территории

Об авторе.

Павел Павлович Горлов закончил дорожно-строительный факультет МАДИ и Академию народного хозяйства. Начинал мастером, затем работал прорабом в СУ-34 МосавтоФАЛЬСТРОЯ, был заместителем начальника объединения Росдорцентра, первым заместителем начальника Главного планово-экономического управления Минавтодора, первым заместителем начальника Финансово-экономического управления концерна Росавтодор, а с 1992 г. возглавил экономическое управление РАО "Росавтодор". С 1996 г. — заместитель директора Дирекции по реализации программы "Дороги России".



рии Российской Федерации среди бывших союзных республик занимала одно из последних мест.

По расчетам российских экономистов, минимальный размер упущеной выгоды от бездорожья и плохого состояния дорог в настоящее время оценивается более чем в 60 триллионов рублей в год и будет возрастать пропорционально росту автомобильного парка страны.



ля создания в течение двух десятилетий (о меньшем сроке и мечтать бесполезно) в Российской Федерации цивилизованной сети автомобильных дорог, ежегодные затраты на содержание, ремонт и реконструкцию дорог общего пользования и инвестиции в развитие сети дорог должны составить не менее 8,6 млрд. долларов США, или чуть больше 46 трлн. рублей по нынешнему курсу Центрального банка России. Фактически в 1995 г. израсходовано в сопоставимых ценах менее 35 трлн. рублей. Что значит для дорожного хозяйства дефицит в 11 трлн. рублей (31 процент), поймет каждый, кто увидит данные о дорожно-транспортных происшествиях, напоминающие скорее сводки из районов боевых действий.

Если предположить, что объемы строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог в России в течение 3—4 лет сохранятся на уровне 1995 г. (не говоря уже об их сокращении), то нынешний рост автомобилизации (8—10% в год) приведет в ближайшем будущем к катастрофическим последствиям: многокилометровые транспортные "пробки" на подъездах к промышленным центрам парализуют их деятельность, скажутся на экономической безопасности страны.

Другими словами, в настоящее время Россия имеет минимальный запас времени для создания нормальной сети автомобильных дорог, чтобы избежать экономического краха, вызванного параличом путей сообщения. Для решения проблемы ликвидации без-

дорожья Правительством Российской Федерации в конце 1994 г. была принята Федеральная целевая программа совершенствования и развития автомобильных дорог "Дороги России". Учитывая социальную важность этой программы, в 1995 г. ей был придан статус Президентской.

Автомобильные дороги нередко (и вполне обоснованно) называют кровеносной системой страны, поэтому, чтобы не случилось "инфаркта" экономики, строительство дорог следует рассматривать гораздо шире: **Президентская программа "Дороги России", по своей сути, является как программой реформ в дорожном хозяйстве, так и программой развития российской экономики в целом.**

Главной ее целью является создание условий для скорейшего развития национальных ресурсов страны путем удовлетворения спроса и доступности в автомобильных перевозках и привлечения различных секторов экономики, отраслей производства и населения страны к ее реализации. В отличие от всех ранее принимавшихся документов по развитию дорожного хозяйства эта программа имеет ряд особенностей: развитие сети дорог рассматривается во взаимосвязи с состоянием экономики страны и транспортной системы в целом; охватывается комплекс проблем, требующих решения для достижения конечных результатов.

За пять лет (1996—2000 гг.) предполагается улучшить транспортно-эксплуатационное состояние существующей сети автомобильных дорог, ликвидировать накапливающийся десятилетиями недоремонт дорог, увеличить протяженность сети дорог в 1,3 раза. Рост объемов дорожных работ будет способствовать развитию целого ряда смежных отраслей экономики (дорожный сервис, строительная индустрия, нефтеперерабатывающая промышленность, машиностроение, торговля, связь и другие отрасли народного хозяйства). Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автодорог снизит стои-

ПУТЬ В ХХІ ВЕК

Павел ГОРЛОВ,
заместитель
директора
Дирекции
по реализации
программы
“Дороги России”

В дни юбилейных торжеств свойственно забывать о проблемах и заботах. Но даже отмечая 250-летие отрасли, нельзя не сказать о наболевшем. Сегодня ура-патриотизм и “трескучие” отчеты из недалекого прошлого себя изжили. Но последствия былых победных рапортов продолжают испытывать на себе жители Нечерноземья и юга России, Урала и Сибири, Чукотки и Дальнего Востока и потому в осеннее распутье им явно не до праздников. Да и дорожникам в укор: до сих пор не имеют связи с транспортной системой страны по дорогам с твердым покрытием 139 (или 7,5 процента) районов, 1688 (или 6,7 процента) центральных усадеб сельскохозяйственных предприятий и около 250 тысяч других сельских населенных пунктов.

мость перевозок, сократит срок доставки грузов до потребителей и время нахождения пассажиров в пути. Предполагаемый экономический эффект в несколько раз превысит затраты на реализацию программы и составит (в ценах 1994 г.): прямая выгода пользователей дорог — 379 трлн рублей; эффект в социальной сфере — 81 трлн рублей; дополнительные доходы от налоговых поступлений — 23 трлн рублей.

Выполнение в 1995 г. заданий программы “Дороги России” уже дало ощущимый эффект: при инвестированных средствах в размере 28,8 трлн рублей, общественная выгода составила 68,9 трлн рублей (в ценах 1995 г.), в том числе прямая выгода пользователей — 36,2 трлн рублей. Одновременно решается одна из серьезнейших социальных проблем — сокращение безработицы.

Дорожными организациями России в 1995 г. введено в эксплуатацию 6,48 тыс. км автомобильных дорог общего пользования, в том числе 622 км федеральных дорог и 86 мостов общей протяженностью 8252 погонных метра. В рамках программы “Дороги России” были введены в эксплуатацию участки дорог на автомобильных дорогах: Чита—Хабаровск, Москва—Екатеринбург, Москва—Воронеж, Москва—Астрахань, Новосибирск—Иркутск, Култук—Монды, Омск—Новосибирск. Продолжается строительство местных дорог, обеспечивающих соединение удаленных районных центров с сетью дорог общего пользования и ликвидацию грунтовых разрывов на границах Костромской, Кировской, Тверской, Омской, Новосибирской, Читинской и других областей. В целом объем выполненных работ по строительству и реконструкции федеральной и территориальной сети дорог в стоимостном выражении составил 11 трлн рублей.

Задания программы “Дороги России” по ремонту автомобильных дорог в 1995 г. не были выполнены. Произошло

ло снижение протяженности отремонтированных дорог против уровня 1994 г. Главная причина срыва выполнения задания — отсутствие финансовых ресурсов в необходимых объемах. Анализ поступления и использования средств, выделенных на ремонтно-эксплуатационные нужды в прошлом году, показал следующее:

— особое внимание дорожники уделяли замене аварийных мостов на федеральных и местных автодорогах, поскольку их техническое состояние не обеспечивало безопасного пропуска автомобильного транспорта;

— поддержание технического состояния действующих мостов и путепроводов потребовало значительного увеличения объемов работ по их ремонту и, естественно, значительно больших средств;

— приоритет при распределении средств отдавался содержанию дорог как наиболее единственному методу сохранения существующего транспортно-эксплуатационного состояния дорог в условиях дефицита финансовых ресурсов;

— сокращение доходной части Федерального дорожного фонда только за счет предоставления товарного кредита предприятиям аграрно-промышленного комплекса составило более одного триллиона рублей;

— рост доходной части дорожных фондов отстал от индекса роста цен на дорожные работы.

Механизм финансирования программы “Дороги России” базируется на привлечении средств за счет целевых налогов, введенных Законом Российской Федерации “О дорожных фондах в Российской Федерации”. Однако разработчики проекта закона о дорожных фондах в 1991 г. не могли предвидеть изменения порядка ценообразования, инфляции и перехода к рыночным отношениям. Более того, в течение 1993—1995 гг не прекращались попытки отвлечения части средств дорожных фондов на нужды, не связанные с выполнением дорожных работ, принимались решения, существенно сократившие доходную часть дорожных фондов. Вполне естественно, что инвестиционные возможности Федерального и территориальных

дорожных фондов снизились, т.е. действующий перечень и ставки налогов не позволяют в дальнейшем обеспечить финансовые потребности Президентской программы “Дороги России”.

Правительство Российской Федерации принимает определенные меры для ликвидации дефицита средств, в том числе за счет привлечения кредитов Мирового банка. Однако для масштабов и потребностей России эти суммы не позволят преодолеть создавшуюся критическую ситуацию с финансированием дорожно-го хозяйства.

Особенно острая ситуация сложилась в августе текущего года в связи с решением Конституционного суда Российской Федерации, подтвердившим право городов Москвы и Санкт-Петербурга (как субъектов Российской Федерации) создать территориальные дорожные фонды за счет налогов, которые, по действующему законодательству, зачисляются в Федеральный дорожный фонд. Это повлечет снижение бюджета Федерального дорожного фонда на 32—35 процентов, а с учетом неудовлетворительного поступления средств по другим налоговым платежам его доходная часть в 1996 г. сократится минимум на 50—55 процентов. Сложится критическая ситуация с финансированием дорожных объектов, относящихся к федеральной собственности. Приостановка строительных и ремонтных работ во втором полугодии приведет к уплате экономических санкций за срыв договорных обязательств и в конечном счете к социальным конфликтам. Более того, снижение инвестиционных возможностей не позволит выделять субъектам Российской Федерации для выравнивания уровня развития сети дорог субвенции и дотации, размер которых установлен в Федеральном законе “О федеральном бюджете на 1996 г.” и составляет более 5,3 триллиона рублей.

Единственным реальным выходом из сложившейся ситуации является централизация в Федеральном дорожном фонде не менее 50 процентов средств территориальных дорожных фондов гг. Москвы и Санкт-Петербурга (для направления их экономически слабым субъектам Российской Федерации), увеличение ставки налога на реализацию горюче-смазочных материалов до 40 процентов (вместо 25), замена ранее изъятых в федеральный бюджет акцизов с продажи легковых автомобилей в личное пользование граждан на другой, общепризнанный в мире источник финансирования дорожных работ — налог на реализацию автошин, и упорядочение взимания налога на реализацию горюче-смазочных материалов, ввозимых на территорию Российской Федерации. Только тогда можно надеяться, что Президентская программа будет полностью выполнена и в 2015 г. бездорожье в России вспомнится, как страшный сон.



ЧТОБЫ НЕ ПРЕРВАЛСЯ СВЯЗЬ ПОКОЛЕНИЙ

Иван ЗАСОВ,
полковник в отставке, ветеран
Великой Отечественной войны

Об авторе

Иван Алексеевич Засов начал путь профессионального автодорожника в военные годы. Перед Великой Отечественной войной был руководителем главного дорожного органа страны - Гушосдора. В начале войны, когда немецкие войска подошли к Москве, он по заданию Ставки Верховного Главнокомандования обеспечил сквозной проезд автотранспорта по кольцевой автодороге в объезд Москвы.

В годы войны участвовал в Сталинградском и Орловско - Курском сражениях. Является почетным гражданином Орла. Имеет 25 правительственные наград.

Его жизнь и деятельность олицетворяют живую историю развития автомобильно-дорожной отрасли государства. Он автор 52 печатных работ по автодорожной службе, обладатель ряда авторских свидетельств на изобретения.

В свои 90 лет он энергичен и деятелен, активно работает в ветеранских организациях, является почетным членом президиума Совета ветеранов дорожных войск, членом правления ассоциации "Дороги войны", ведет активную работу по военно-патриотическому воспитанию молодого поколения дорожников, является создателем и руководителем музея "Автодорожные войска в годы Великой Отечественной войны" при Московском автодорожном колледже.

Боевые дорожники, являясь частью большого коллектива дорожников страны, с профессиональной гордостью отмечают 250-летие дорожной отрасли России.

Тяжелым трудом увенчана их деятельность в предвоенные и особенно в военные годы. В послевоенный период на их долю выпала нелегкая работа восстанавливать разрушенные войной дороги, мосты. В последующий период они отдали все силы развитию и совершенствованию дорожной сети страны.

В первые послевоенные годы дорожники-фронтовики в инициативном порядке создали добровольную организацию — Совет ветеранов дорожных войск, который после 50-летнего существования решением Московского комитета ветеранов войны объединен с инженерными войсками и в настоящее время входит в объединенный Совет инженерных и дорожных войск на правах дорожной секции.

По инициативе ветеранов созданы в установленном Законом порядке общественные организации —

ев дорожных войск и комнат боевой и трудовой славы в дорожных частях и дорожных учебных заведениях.

Работа Совета осуществляется по следующим направлениям: социально-правовая защита ветеранов, морально-патриотическое воспитание молодежи, музейная, издательская деятельность.

Только за последние 20 лет ветеранами-дорогами подготовлено более 20 книг и брошюр, посвященных истории дорожных войск. Например, совместно с дорожным управлением Министерства обороны издана книга "История дорожных войск", в которой отражен весь путь развития дорожной службы от Петра I до наших дней.

В музеях автодорожных войск собрано более 7 тысяч экспонатов, отражающих их боевой путь.

В связи с открытием столичного музея боевой славы на Поклонной горе Совет принимает участие в создании специального раздела по дорожной службе.

Отдельно следует остановиться на музее "Автодорожные войска в Великой Отечественной войне", созданном в Московском автомобильно-дорожном колледже имени А.А.Николаева 9 мая 1988 г. В фондах музея насчитывается более 3,5 тысячи экспонатов. Среди них — подлинные документы, фотографии, медали, почетные знаки воинов-дорожников, их личные вещи.

Экспозиция музея построена согласно истории и роли дорожных войск в Великой Отечественной войне. Наиболее широко в ней представлены экспонаты, судьба которых связана с боевыми действиями дорожных войск при защите Москвы, Ленинграда, Сталинграда, а также отражены события на Курской дуге и при освобождении от фашистских войск территории Родины. Представлены экспонаты строительства и ремонта дорог и мостов при освобождении Западной Европы от фашистских захватчиков.

Музей посетили около 15 тысяч человек. Герой Советского Союза И.В.Северьянов так записал в книге отзывов: "Восхищен музеем! Он дает возможность грядущему поколению изучать ратные и трудовые подвиги военных дорожников нашей страны, увековечить их славные дела. Не сомневаюсь, что для воспитания молодого поколения музей играет огромную роль". И это действительно так. Не зря музей награжден дипломом Советского комитета ветеранов войны.

Музей поддерживает связь с другими учебными заведениями. Многие годы деловые отношения связывают его с МАДИ. В планах их сотрудничества большое место уделяется военно-патриотической работе.

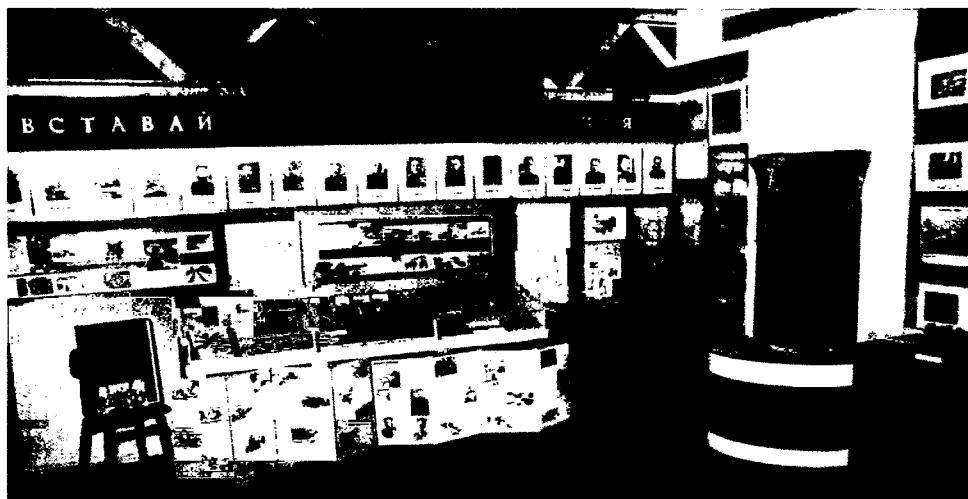
А завершить свой рассказ о делах ветеранов-дорожников хочется словами бывшего министра автомобильных дорог РСФСР В.А.Брухнова: "Музей — пример тому, как на маленькой площади можно показать большие дела военных дорожников. Пусть музей навсегда остается воспитателем дорожников нового поколения".

Приглашаем читателей журнала посетить наш музей. Вас ждут по адресу: Москва, бульвар Рокоссовского, 24 по вторникам, четвергам и субботам.



ассоциация "Дороги войны" и фонд инвалидов и пенсионеров-ветеранов автодорожников "Военавтодор". Эти организации имеют своей целью благотворительную деятельность, социальную поддержку ветеранов и членов их семей.

Главная задача Совета — вовлечение ветеранов-дорожников в работу по военно-патриотическому воспитанию молодого поколения, пропаганда славных боевых традиций Вооруженных Сил, созданию музе-



**Николай ПРОКАЗОВ,
Сергей КОНСТАНТИНОВ (фото)**

МОСТЫ ПО ОКУ И СИДАЮТ

Пять мостов сдано в течение года в Калужской области. И торжественное открытие каждого стало праздником для местных жителей, автомобилистов и дорожников. Сто лет простоят эти сооружения, напоминая о тех, кто вложил в них свой труд, свою душу и, быть может, даже жизнь, ведь открытие последнего в этой пятерке моста — через Тарусу — было омрачено сообщением о том, что утром скончался один из его строителей, начальник Тарусского участка Турынинского ДРСУ Геннадий Михайлович Константинов.

Живи, родник...

Последний в этом году сдаточный объект — обезд Тарусы с мостом длиной 220 м, построенным серпуховским "Мостоотрядом-99" — считается самым сложным в инженерном плане. Строительство началось еще в 1987 г., но вскоре было заморожено из-за нехватки средств. Прошел год, и обнаружилось, что готовая опора сместилась в сторону более чем на 2 м. Пришлось обращаться к ученым из Москвы, к проектировщикам Воронежского филиала ГипрородНИИ.

Исследования велись до 1991 г. Выяснилось, что геологическая структура местности не соответствовала данным, которыми располагали проектировщики — много грунтовых вод, карстовых пустот. Поэтому первоначальный проект моста на пяти опорах был пересмотрен. Чтобы построить его, пришлось применять буронабивные сваи, увеличивать количество опор до десяти. Любопытно, что мост выполнен с уклоном. Это позволило при соблюдении технических норм сократить выемку грунта, сгладить крутизну дороги.

Чтобы отвести от опор подземные воды, вдоль моста выстроена дренажная система. Через нее строители подвели к мосту родник с великолепной водой. Несмотря на удаленность, к нему уже приходят местные жители.

Разметка и покрытие ограждения моста частично выполнены по технологии американской фирмы АЙКО из города Клервотер — побратима Калуги. Калужская фирма "Дизайн-комплекс" уже шесть лет плодотворно сотрудничает с коллегами из Флориды. Наклеенная специальным способом полоса разметки не поддалась даже усилиям любознательных тарусских мальчишек.

Благословение Божие

Процедура приемки была недолгой. За четвере минуты кортеж машин с приемной комиссией пролетел по открываемому участку со скоростью 100 км в час. После тщательного осмотра и короткого совещания члены приемной комиссии один за другим подписали на крыле "Волги" акт о приемке. К этому времени уже была натянута традиционная ленточка.

Короткие речи руководителей области, города, дорожных подразделений и поздравления местного фольклорного коллектива "Протальница" завершились вручением строителям букетов цветов самими юными жительницами Тарусы. Затем символическая ленточка распалась на сувенирные кусочки, и первым по

мосту двинулся священник Тарусского храма Воскресения Христова отец Леонид. Хотя ему по сану не полагено проявлять эмоции, чувствовалось, что он, как и все остальные, взволнован выпавшей честью впервые распространить благословение Божие на мирские дела мостовиков.

На несколько минут мост превратился в пешеходную зону, а вскоре по нему прошли первые машины. Колонна тяжело груженых, коптящих КРАЗов впервые шла не по центру тихого курортного 750-летнего города, а в обход. Это было наглядным доказательством важности происшедшего.

"Уражайный" год

Все началось полтора года назад с создания службы заказчика — Калужского управления автомобильных дорог Возглавил его Вячеслав Филиппович Аксенов. Один из самых опытных дорожников области, он сумел сконцентрировать силы и средства на самом узком месте — мостах. Все они, за исключением Тарусского, построены АО "Калугатрансмост". Так, был сдан мост длиной 102 м через реку Сечна у деревни Каравай, 250-метровый мост через Угу на трассе Калуга—Вязьма, 238-метровый мост через реку Жиздра на дороге Калуга—Орел. Может быть, для кого-то это самые обычные сооружения, но для мостовиков и местных жителей даже самый маленький из построенных — 50-метровый мост на реке Ловатянка — имеет громадное значение. Он соединил два пострадавших в чернобыльской трагедии района

Мост на обходе г. Тарусы.



— Ульяновский и Хвастовичский, значительно сократив дорогу к крупным центрам Калуге и Брянску.

В стадии строительства еще 13 мостов. Самым крупным будет мост через Оку на северном обходе Калуги. Его проектная длина — 562 м. Кроме моста, будет построено и реконструировано 43 км подъездных путей, на которых предстоит установить девять путепроводов общей длиной 1200 м. Северный обход планируется закончить через три года, но уже в следующем году интенсивность проезда транспорта через Калугу снизится — вступит в строй западный обход. Эти проекты были разработаны в соответствии с Федеральной программой "Дороги России". А в рамках программы "Золотое кольцо" предстоят работы по соединению Козельска и Перемышля с другими городами "кольца".

Когда финансы поют романсы...

В областной программе дорожного строительства, разработанной до 2005 г. не забыто и содержание дорог. Сейчас на обслуживании почти 4000 км. Из них 100 — федеральных, около 300 — бывших дорог республиканского значения, 500 км внутрихозяйственных дорог и др. Работа предстоит огромная. На обслуживание надлежит взять еще 3500 км внутрихозяйственных дорог значительное количество которых находится в неудовлетворительном состоянии. Чтобы поддерживать все это в приличном состоянии, как минимум необходимо ремонтировать около 500 км в год, уже обслуживаемых дорог и по 400 км в год бывших внутрихозяйственных.

На деле получается в два раза меньше. Почему? Ответ прост — недостаток средств. В этом году даже на особо важный для Калуги и области мост через Оку из Территориального дорожного фонда пока выделено только 7 млрд руб. Предусмотренные из федерального бюджета 1,3 млрд руб. пока не поступили, а вот из Федерального дорожного фонда вообще не досталось ничего.

За время, проведенное с калужскими дорожниками, не раз приходилось слышать о том, что работать хочется, что есть и люди, и техника, но слишком многое зависит от самого большого в последние время вопроса — финансирования. Громадный недосбор налогов, отвлечение 14 процентов дорожного фонда на социальные нужды области, отчисление средств за землепользование. Парадокс — дорожники строят и ремонтируют дороги для регионов и туда же отчисляют средства за использование земель...

Чтобы успешнее решать вопросы дорожного хозяйства в Калужской области бывшее Управление автодорог преобразовано в госпредприятие "Облдорзаказчик" и включили в состав Департамента строительства и средств сообщения при областной администрации. Директор департамента Валерий Владимирович Иванов понимает проблемы дорожников, значит, приоритет дорожному строительству будет обеспечен.

Директор госпредприятия "Облдорзаказчик" Вячеслав Филиппович Аксенов (справа) на открытии моста через р. Сечну.

Степан ЮРЬЕВ

Свершилось!
Конный пробег
по маршруту
Москва—
Кашира—Москва,
которого так
ждали дорожники,
состоялся!
В июле, как было
объявлено.
Он был посвящен
250-летию
дорожной отрасли
России
и 55-летию разгрома
фашистских войск
под Москвой.

ПО ПРОСЕЧЕ — НА КОНЯХ...

Фронтовыми маршрутами



Командир конного отряда С.Маслов и отец Киприян у Московского ипподрома перед стартом.

Участники пробега на Поклонной горе. После финиша на разминке.



О

рганизаторы пробега — Совет участников парада 7 ноября 1941 г. на Красной площади в Москве и Совет ветеранов войны и труда Федеральной автомобильно-дорожной службы России. Безусловно, реализации этого пробега способствовала существенная материальная и активная моральная поддержка директора ФАДС России А.Насонова, генерального директора АСПОР А.Малова, президента Росдорбанка В.Руднева, а также командира одной из воинских частей полковника А.Герасименко.

Но самым активным организатором и душой похода был Сергей Николаевич Маслов. Кто не знает его, напомним: он 40 лет в дорожной отрасли, ветеран конного спорта, участник двух парадов — легендарного 7 ноября 1941 года и юбилейного 9 мая 1995 года на Красной площади в Москве, председатель Совета участников первого военного парада, заместитель председателя Совета ветеранов войны и труда ФАДС России.

Конный пробег — это не прихоть и не честолюбие ветерана-кавалериста. С.Маслов по существу возродил старые русские традиции. Ведь конные пробеги издавна организовывались в России, вплоть до первой мировой войны. С 1935 года они возобновились, в них стали принимать участие не только военные, но и спортсмены-любители. После войны о них как бы забыли. Но С.Маслов, как настоящий патриот, не забыл. Несколько лет назад он организовал два похода — от Москвы до Солнечногорска и до Можайска. В этих местах он воевал в составе 2-го Гвардейского кавалерийского корпуса генерала Л.Доватора.

И вот теперь пришла очередь очередного похода — до Каширы. Почему выбран именно этот маршрут? Об этом ниже. А пока об участниках похода. Всего их в отряде было 23 человека. В основном это молодые воспитанники конно-спортивных школ Москвы (ЦСКА, Измайловская школа, общество "Спартак"), офицеры и солдаты кавалерийской воинской части. Но были и ветераны. Один из них — И.Акчаров, — защищал столицу в составе 1-го Кавалерийского корпуса генерала П.Белова. В этом же корпусе служил и С.Маслов после ранения. Среди участников пробега был отец Киприян — священник одной из воинских частей. Командиром пробега являлся С.Маслов.

9 июля участники пробега встретились на "Бегах". Так спортсмены называют Московский ипподром. Но старт пробега — на Красной площади. Дань моде? Нет!

Составившийся здесь 55 лет назад военный парад как бы дал толчок победе под Москвой. С этого парада кавалеристы и сам С.Маслов уходили прямо в бой с мечом разгромить врага, стоявшего у стен столицы. И вот теперь С.Маслов привел сюда свой конный отряд, чтобы получить заряд энергии перед походом по Кашире. Так москвичи прозвали участок магистрали от Москвы до Каширы протяженностью 94 километра.

Лошади резво бежали по размягченному от солнца асфальту. А когда-то здесь нельзя было ни пройти



С.Маслов рапортует заместителю главы администрации г. Каширы А.Титову.

ни проехать. В начале тридцатых годов Каширка входила в Московский узел. Тогда она впервые реконструировалась, многие ее участки были построены заново. В последующие годы дорога не раз обновлялась. Сейчас Каширка — составная часть федеральной автомобильной дороги Москва—Ростов-на-Дону. Сокращенно «Дон». В атласе автомобильных дорог она обозначена как М-4. Так вот сегодня это одна из крупнейших магистралей России. Она связывает столицу нашей Родины с крупными городами: Ельцом, Ефремовом, Воронежем, Богучаром, Миллеровом, Павловском, Ростовом-на-Дону. С нее выходы на Миассинск, Тамбов, Волгоград, Курск, Донецк, Новошахтинск.

Участники пробега, ветераны и молодежь, имели возможность своими глазами посмотреть и убедиться, как работает великая труженица — дорога, какой мощный поток автомобилей она пропускает. Конники проезжали участки, где дорогу уширяют, реконструируют. Словом, она живет общененной жизнью.

Но лошадь — не автомобиль, а дитя природы. Ей чужд и вреден запах бензина. Поэтому лошади охотнее и ревнее шли, когда сходили с Кашири и двигались лугами, перелесками, полями, где пахло травами, а в небе звенел жаворонок.

Поздно вечером за Окой показалась Кашира. Всадники преодолели реку по мосту и раскинули лагерь. Установили для ночлега палатки. Все устали. А неутомимый И.Акчаров своим баяном и задорными фронтовыми песнями, напоминавшими о былых сражениях, поднимал настроение конников.

Пока путешественники отдыхают, расскажем, какое историческое значение имеет Кашира в судьбе нашей Родины и зачем сюда прибыли кавалеристы.

Кашира — старинный русский город, всего на 206 лет моложе Москвы; во время набега крымских татар почти весь сгорел. Но каширы построили его заново на противоположном, правом, берегу Оки. Украсили замечательными храмами: Введенской и Вознесенской церквями, Успенским собором.

Достопримечательность нашей эпохи — Каширская ГРЭС, построенная по плану ГОЭЛРО одной из первых. Мощность небольшая, всего 2066 МВт, но она вот уже 74 года подпитывает столицу электричеством. И в годы войны не прекращала давать ток Москве, хотя завоеватели находились совсем рядом, в 10—15 км от Каширы.

Как свидетельствует история, 2-й танковой армии Гудериана не удалось в лоб взять Тулу — арсенал нашей армии. Тогда немецкие танки повернули в сторону Каширы, чтобы подойти к Туле с востока и лишить столицу каширского электричества. Создалась критическая ситуация. По приказу командующего Западным фронтом Г.Жукова в район Каширы был срочно переброшен 1-й Гвардейский кавалерийский корпус генерала П.Белова. Он был усилен танками и реактивной артиллерией. Старожилы до сих пор помнят 27 ноября 1941 года. В этот памятный день кавалеристы, взаимодействуя с танками и артиллерией, предприняли

контрудар. Фашисты понесли тяжелые потери и они были отброшены от города на 15 км.

Как же воевали конники с фашистскими танками? Конечно, они не рубали шашками стволы танковых пушек. На этот счет у них была припасена своя военная премудрость. Кавалеристы П.Белова, как вихрь, влетали ночью на быстрых своих конях в населенный пункт и забрасывали танки бутылками с горючей смесью. Фашистские танки горели, как спичечные коробки. И кавалерийским шашкам была работа. Когда фашисты выбегали из домов и метались в панике по улицам, их как раз и подстерегала шашка русского кавалериста.

В этих боях геройски сражался И.Акчаров, участник пробега. Он рассказал молодым воинам о том, что тогда, в 1941 году, конница под Каширой сыграла решающую роль. Исторически сложилось так, что удар, нанесенный корпусом П.Белова по врагу, перерос во всеобщее контрнаступление наших войск под Москвой 5—6 декабря 1941 года. Позднее немецкий генерал Гудериан признался в своих мемуарах: «Мы недооценили силы противника, и за это приходится расплачиваться».

На второй день похода конники прибыли на центральную площадь Каширы. По радостным лицам жителей было видно, что они от души рады гостям. Особенно интересно было детям. Они подходили и гладили лошадок.

Командир отряда С.Маслов отдал рапорт заместителю главы администрации Каширы А.Титову.

На митинге звукали, как водится в таких случаях, приветствия. Выступавшие говорили о необходимости развития конного спорта. Оно и правильно. Ведь лошади формируют человека не только любовь к природе, но и доброе отношение к людям. Это факт! Пример тому — сам командир походного отряда Сергей Маслов, его семья, его друг фронтовик Игорь Акчаров. Теплоту сердца ветеранов чувствовали молодые дорожники. Ну какой дорожник, живущий под Каширой, под влиянием примера С.Маслова и И.Акчарова, не станет теперь скакать на лошади! Значит, развитие конного спорта — дело и молодых дорожников. Вот почему отец Киприян, участник пробега, по этому поводу проповедь прочитал.

На обратном пути конный отряд посетил одну воинскую часть под Москвой. Конники рассказали воинам о походе, дали концерт.

Четвертый день пробега завершился на Поклонной горе в Москве. Здесь конный отряд приветствовали директор музея Е.Метрополь (кстати, тоже в прошлом кавалерист) и директор Федерации конного спорта Москвы О.Снимляков.

По решению Федерации конного спорта РФ и Москвы пробег включен в календарь конно-спортивных соревнований. Выходит, он вышел за рамки дорожной отрасли.

А теперь в музее 1-го Гвардейского кавалерийского корпуса П.Белова в Москве появилась очередная экспозиция, которая будет служить патриотическому воспитанию юношей и девушек.

Юрий ВОНОДУБ ■

ЮРИСТ-УНИВЕРСАЛ

остойная, и, может быть, более романтическая судьба у Шамиля Салимовича Еникеева — начальника юридического отдела Федеральной автомобильно-дорожной службы России.

23 года назад он пришел в Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР, имея диплом юриста. Закончил вечерний факультет МГУ. Он до сих пор с теплотой вспоминает студенческие годы, когда им читал лекции небезызвестный Сергей Шахрай, а бывшие студенты, с которыми он сдавал вступительные экзамены на дневной (они сдали, а он не добрал один бал), ныне крупные руководители в правительственные органах.

Придя в министерство, Шамиль не торопился устраиваться по специальности. Присматривался. Главным для него тогда было работать в дорожной отрасли. Потому что к дорогам его тянуло всегда.

И вот начальнику юридического отдела министерства Г.И.Тартаковскому (ныне на пенсии) молодой человек поклонился — своей рассудительностью, добродушием, юмором. Он рассмотрел в своем подчиненном душу дорожника.

Работа Шамилю нравилась. Коллектив — тоже. Совершенствовалось его практическое мастерство. Но неоднократные реорганизации в министерстве перебрасывали его с одной работы на другую. Был он и в финансовом отделе, и начальником контрольно-ревизионного управления, возглавляя отдел кадров. И только потом назначили начальником юридического отдела. Похоже, над ним проводили «эксперименты»: справится — не справится... Справился и справляется. А почему?

Во-первых, Еникеев никогда не терял профессионализма, поскольку на всех занимаемых постах он так или иначе был связан с исполнением законов. Во-вторых, он приобрел большие дополнительные знания в области финансирования, бухгалтерского учета, экономики дорожной отрасли. А это очень важно в условиях развития рыночных отношений. Такие знания близки к юридическим.

Довольно часто можно видеть картину: к нему, начальнику юридического отдела ФАДС России, приходят разного рода специалисты, чтобы завизировать приказ, а он прежде чем поставить подпись, высказывает советы, как улучшить документ, сделать текст более лаконичным и четким. А новички, которые не знают служебной биографии Еникеева, удивляются: откуда он, юрист, знает финансовые и экономические проблемы?

Пройдя такую разностороннюю служебную школу, Еникеев и сам стал проводить «эксперименты», когда подчиненные юристы ушли туда, где больше платят. В свой отдел он принял специалистов, не имеющих юридического образования, но склонных к подобной работе. Так, советник отдела, заслуженный экономист России Ю.Буданов принимал непосредственное участие в разработке многих законодательных и нормативно-правовых актов. Ну, конечно, он не новичок. Прежде, работая в тесном контакте с такими известными в прошлом юристами, как Пирогов и Пятаков, прошел хорошую законотворческую школу. Тогда почему он не может быть в юротделе? Может. Тем более что сегодня, в условиях рыночных отношений, работы хватает не только «чистым» юристам.

Некоторые удивляются: как отдел справляется со столь многообразными обязанностями? Секрет прост. Еникеев — прирожденный руководитель. Он не команда. Он просто поручает и... контролирует. А так как его подчиненные имеют склонность к юридической работе и любят свое дело, то невольно втыкаются в проблему. А где образуется пробка, начальник отдела, почетный дорожник, вовремя приходит на помощь. Кстати, он единственный работник в аппарате ФАДС, имеющий юридическое образование.

Ответственность на нем огромная. И не только на службе. Коллектив избрал его председателем садового товарищества «Тростяник». Здесь он, как юрист, человек на месте: решает вопросы и по закону, и по справедливости.

Благодарность за это садоводы-дорожники между собой уже давно говорят: «Мы не из «Тростяники», мы из Еникеевки».

“ЖЕЛТЫЕ” НАЧИНАЮТ И ВЫИГРЫВАЮТ



Юрий КОНСТАНТИНОВ ■

Дорожники России отмечают 250-летие отрасли. По этому поводу в Москве, на аренах спортивного комплекса АЗЛК, и собрались на свой праздник-спартакиаду атлеты, обслуживающие опорные, самые важные автодороги страны. Около 400 человек — победители региональных соревнований в республиках, краях и областях — 23 сентября начали жаркий трехдневный спор по разнообразной соревновательной программе: волейбол, мини-футбол, легкая атлетика, дартс, настольный теннис, армрестлинг и перетягивание каната...



ервые два дня накрапывал дождь. Но он был не в состоянии остыть на полях борьбы. Увлеченные ею, спортсмены его просто не замечали.

Украшением спартакиады стал футбольный турнир. Если непосвященным сложно следить за событиями в дартсе (метание дротиков) или за переменой спортивного счастья сразу на нескольких игровых столах, то здесь все ясно всем. И азарт игроков передается зрителям всего за несколько секунд.

Поле для мини-футбола в 4—5 раз меньше обычного. Соответственно меньше и ворота. Команда — 4 полевых игрока и вратарь. Их, как в хоккее, постоянно меняют запасные. Это придает игре ураганный темп. Один острый момент следует за другим.

К исходу второго дня определилась четверка фаворитов — смоленские и вологодские футболисты, которым противостояли столичные и подмосковные. Кто кого?

Этот вопрос ребром стоял и в соревнованиях по армрестлингу (борьба на руках), собравших 20 здоровяков-дорожников.

Иван Кербис из Красноярска не выглядел самым рослым и громоздким. Но именно этот стройный крепыш в финале “протянул руку” могучему москвичу Михаилу Шмакову, которому многие прочили золотую медаль.

Поглощая огромную энергию, идут кающихся очень долгими секундами напряженной борьбы. Замерли, словно спавшиеся, ладони. Ни туда, ни сюда. Как вдруг...

Напряжение было столь велико, что послышался отчетливый хруст — у Шмакова сломился перелом кости. Но даже с травмой атлет уже обеспечил себе почетное серебро.

Медали спартакиады в буквальном смысле слова разъехались по всем дорогам страны. Красноярцы стали лучшими в волейболе. В. Столетов (Нижний Новгород) дальше всех толкнул ядро. Камчатские “канатчики” не знали равных в легкой категории — до 680 кг, а в тяжелой успех на свою сторону перетянула подмосковная восемька силачей. Адыгейские теннисистки блесли за теннисным столом.

Одну из пяти медалей, которые разыграли гиревики в весовой категории до 90 кг, среди атлетов-ветеранов (старше 35 лет) выиграл москвич Раджаб Раджабов. 70 раз взметнул он над собой двухголовик.

Знакомимся. Узнаю, что два года назад Раджаб разменял пятый десяток. Но посмотрели бы вы на этого ветерана! Богатырская стать! Рельефные выпуклые мышцы! Как ему это удается?

— Все очень просто, — делится своими “секретами” Раджаб, водитель по профессии. — Я не пью и не курю. Регулярно тренируюсь. По утрам совершаю пробежки. (Кстати, гиревик Раджаб отличился и в беге на 800 м, где завоевал бронзовую медаль.) Стараюсь больше быть на свежем воздухе. В своей квартире, на балконе, оборудовал место для тренировок. Установил блоки и другие полезные устройства. Гиры, штанга, атлетическая гимнастика — моя страсть. Тренировки дают мне возможность чувствовать себя молодым, крепким и бодрым. Чего и всем желаю.

Раджаб отходит. Некоторые молодые, но не тренирующиеся “лица комсомольского возраста” провожают его завистливыми взглядами.

Обо всем и обо всех не расскажать. Ведь среди обладателей медалей различного достоинства — спортсмены-дорожники с Алтая, Адыгеи, Камчатки, Дагестана, из Белгорода, Красноярска, Кургана, Москвы и Подмосковья, Екатеринбурга, Орла, Смоленска, Нижнего Новгорода, Вологды.

А вот в футболе финал получился чисто московским. Сначала команда Мосавтодора в полуфинале со счетом 5:1 одолела вологжан, затем столичные дорожники “завезли” два безответных мяча в ворота своих смоленских коллег.

В предварительных играх “желтые” (Мосавтодор) смотрелись ярче, внушительнее. Их игра в пас, смена темпов, неожиданные рывки к воротам вызывали единодушный восторг. Но на финальной очной ставке с москвичами коса нашла на камень. “Зелено-белые” (Москва) на фланг отвечали флантом, на атаку — атакой. А мяч в ворота из самого конца второго тайма так ни разу и не залетел.

Будь моя воля, я бы назвал первыми обе команды. Но судья назначил серию пенальти, и в этой драматической серии (чаша весов колыхалась то туда, то сюда) спортивное счастье в конечном счете ульбнулось москвичам — 3:2.

В общекомандной борьбе первенствовал коллектив Мосавтодора. Он занял больше всех призовых мест, за что получил меньше всех победных очков — 35.

Всего три очка отделяют от победителей екатеринбургских спортсменов, у которых 38 очков. Они стали вторыми.

Третьими в общекомандном зачете финишировали вологодские дорожники, набравшие 50 очков.

...Дороги, по которым мчатся автомашины, и беговые дорожки, по которым мчатся спортсмены, — от одного корня. Спорт и труд — все превзойдут!

АРКТИК МАШИН (ФИНЛЯНДИЯ)



РОССИЙСКИЙ ЭКЗАМЕН АРКТИК МАШИН

Первый экзамен финской техники с маркой АМ ТЕХО на российских дорогах сдан на "отлично" — так считают в Истринском филиале Мосавтодора.

Всего два года назад фирма АРКТИК МАШИН вышла на российский рынок. А сегодня уже более чем в 70 дорожных организациях эксплуатируются сотни машин с торговой маркой АМ ТЕХО оснащенных оборудованием, изготовленном в Финляндии, а также на совместных российско-финских предприятиях и по лицензии фирмы АРКТИК МАШИН. Одна из них на базе "СИСУ" второй год работает в Истринском филиале Мосавтодора. Вот что говорят о ней дорожники.

*Юрий Сафронов,
начальник филиала:*

— Наше предприятие обслуживает 170 км дорог, из которых только 36 — Волоколамское шоссе, остальные — так называемые местного значения. Так вот, "СИСУ" практически все равно, на каких дорогах, когда и в каких условиях работать. За один проход благодаря полному комплекту навесного оборудования фирмы АРКТИК МАШИН она приводит дорогу в порядок. В зависимости от состояния дорожного покрытия и той задачи, которую необходимо решать, водитель выбирает лучшую комбинацию оборудования и режим работы. В летний период "СИСУ" может использоваться для уборки придорожной полосы, как самосвал или поливочная машина. Минувшей зимой "СИСУ" работала в основном с передним и боковым отвалами, щеткой и пескоразбрасывателем. В этом году будем использовать и оборудование для соляных растворов.

По предварительным расчетам, одна "СИСУ" заменяет в деле две, а то и три обычных КДМ. Стоит она, я понимаю, недешево, но как говорится, лучше меньше, да лучше. Я уже не говорю о комфортных условиях для водителя. Так что все, что пишут о технике, которую производит и продает в России финская фирма АРКТИК МАШИН соответствует действительности. Мы в этом убедились.

**Техника
с маркой АМ ТЕХО
эффективна
на разных дорогах,**

**в различных
климатических условиях
и во все времена года.
Она надежна,
вынослива,
проста в монтаже
и демонтаже.**

*Владимир Шибанов,
водитель:*

— За четверть века шоферской практики довелось покрутить барабану практически всех тяжелых грузовиков, выпускавшихся в бывшем Союзе. Так что есть с чем сравнивать. Не хочу хранить отечественную технику, но "СИСУ" — это другой уровень. Ресурс двигателя вдвое-втрое больше, идеальны условия для водителя, все управление навесным оборудованием осуществляется из кабины простым нажатием кнопки. Если на наших КДМ для настройки плугов надо останавливаться, то здесь все делается на ходу.

Большое преимущество в обслуживании — автоматическая смазка основных узлов. Пока прогреваешь мотор — кулаки, пальцы, тяги смазаны. Навесное оборудование АРКТИК МАШИН легкое, прочное, удобное для монтажа и демонтажа.

Из кабины отличный обзор. Водителю видно все, что происходит и слева и справа, фактически он полностью контролирует качество своей работы. Стекла в кабине — со специальным подогревом, а галогенная оптика обеспечивает прекрасное освещение в темное время суток.

**За рулем "СИСУ"
водитель
чувствует себя
комфортно
потому, что
разработчики
оборудования
АРКТИК МАШИН
максимально учили
интересы
и потребности
дорожников-
профессионалов.**

*Сергей Коноплев,
экономист-бухгалтер:*

— Финская техника дороже, но эксплуатационные расходы на "СИСУ" и наши КДМ примерно одинаковые, при том что производительность последней почти вдвое выше. С экономической точки зрения, небольшим государственным предприятиям вроде нашего, занимающимся исключительно обслуживанием дорог, гораздо выгоднее, чтобы техники было меньше, а ее производительность выше.

Сейчас идет активная подготовка к зиме. Мы рассчитываем, что финская техника поможет решить главную задачу филиала: в условиях ограниченного финансирования поддерживать высокий уровень содержания и безопасности движения на подмосковных дорогах.

*Беседу вел
Владимир СТАРОСТИН*

**Представительство фирмы
ул. 9-й Роты, дом 16, стр. 3
107061 Москва
Россия
тел./факс (095) 964-38-10**



**АО АРКТИК МАШИН
Мансиккарайтти 13
77600 Суоненйоки, Финляндия
тел. +358-79-511571
факс +358-79-510174**



Генеральный директор
фирмы РусЛафПласт —
Соловьев Вадим Васильевич.

И какой же русский не любит быстрой езды... и не мечтает о хороших, безопасных дорогах. Похоже, что наконец-то эта мечта начинает сбываться. Благодаря Президентской программе "Дороги России" полным ходом идет ремонт и реконструкция больших федеральных магистралей, городских, областных и скромных районных дорог и даже строительство новых. Количество автомобилей в России увеличивается неимоверно быстро. И основные задачи дорог — обеспечить высокую пропускную способность и безопасность движения. Если с первой задачей наши дороги более или менее справляются, то вторая всегда представляла определенные трудности.

Международная статистика утверждает, что хорошая разметка снижает аварийность на дорогах на 15—30%, но, к сожалению, именно разметка российских дорог всегда оставляла желать лучшего. И в последние годы это стало проблемой номер один, так как по аварийности наши дороги вышли в лидеры.

Как же решается эта проблема в Московской области, которую пересекает около 27 тыс. км дорог, я хочу рассказать. Примерно 50% этих дорог обслуживает Мосавтодор. Имея такую разветвленную сеть, в сезон ремонтных работ до недавнего времени Мосавтодор мог обеспечить разметку только 300—400 км дорожного полотна — это всего 3—5% — катастрофически мало.

В 1993 г. была поставлена задача резко увеличить объем разметочных работ, и главное, улучшить качество. А добиться этого быстро можно только путем создания совместного предприятия с партнерами, которые имеют богатый опыт в этом виде деятельности, пользуются современными износостойкими красками и располагают великолепной разметочной техникой.

Так как в Германии качество разметки в Европе самое высокое, выбор пал на немецкую фирму ЛАФРЕНЦ, которая занимается производством термопластика и разметочными работами. Другим партнером стала швейцарская фирма ПЛАСТИРУТ, специализирующаяся на выпуске качественных, экологически чистых красок.

В декабре 1993 г состоялась первая встреча партнеров, а в июне 1994 г было зарегистрировано совместное российско-немецко-швейцарское предприятие, получившее название РусЛафПласт, в котором 50% уставного фонда принадлежит АО "Мосавтодор и партнеры" и 50 зарубежным фирмам.

ЛАФРЕНЦ поставила термопластик марки АКП-16 и машины "S+S" и "Битуляйт".

ПЛАСТИРУТ — очень прочную краску HS-5 (Хайсолид) и 2 машины "Гидрокобра", а машину

РусЛафПласт

РусЛафПласт производит высококачественную разметку дорог термопластиком и специальными красками со световозвращающим эффектом.

"ХОФМАН" — АО "Мосавтодор и партнеры". Несколько человек прошли обучение в Германии и Венгрии, освоили машины и технологию. И в конце июля сделали первую работу — в Москве разметили Большую Черкизовскую улицу, а в сентябре работали на дороге Москва—Нижний Новгород (заказ "Доринвеста") и Москва—Рига (заказ ФДД). Результат превзошел все ожидания: переименовав, умытая первым весенным дождичком, разметка сияла белизной, как новая.

Рабочий сезон 1995 г. оказался на редкость долгим — 6 месяцев стояла сухая и теплая погода, весьма благоприятная для разметочных работ, и фирма набирала обороты, беззурбанизично работала техника, у людей появился определенный навык, повысилось мастерство, разметку выполняли на европейском уровне.

Фирма РусЛафПласт работала на всех участках дорог, принадлежащих Мосавтодору, была подрядчиком на дорогах, реконструкция которых финансируется Всемирным банком и с частью выдержала экзамен. Всего за год было размещено 3500 км дорожного полотна, и эта работа разительно отличается от того, что делалось в прошлом. Особенно хороши участки магистралей, где РусЛафПласт была субподрядчиком фирмы "Асфальт + Бетон": на них полное соответствие покрытия и разметки, и эти дороги отвечают всем международным требованиям.

Нынешний год уже не был таким щедрым на сухие, ясные дни, и затяжные дожди часто вмешивались в график разметочных работ, но тем не менее фирма выполняла заказы быстро и на высоком профессиональном уровне.

Можно считать, что задача, которую поставил перед собой Мосавтодор в 1993 г. — резко увеличить объем и значительно повысить качество разметочных работ в целях обеспечения безопасности движения по дорогам области — он выполнил. Кстати, специальные добавки в термопластик (фарфоровая крошка), используемые фирмой, препятствуют скольжению колеса по разметочной

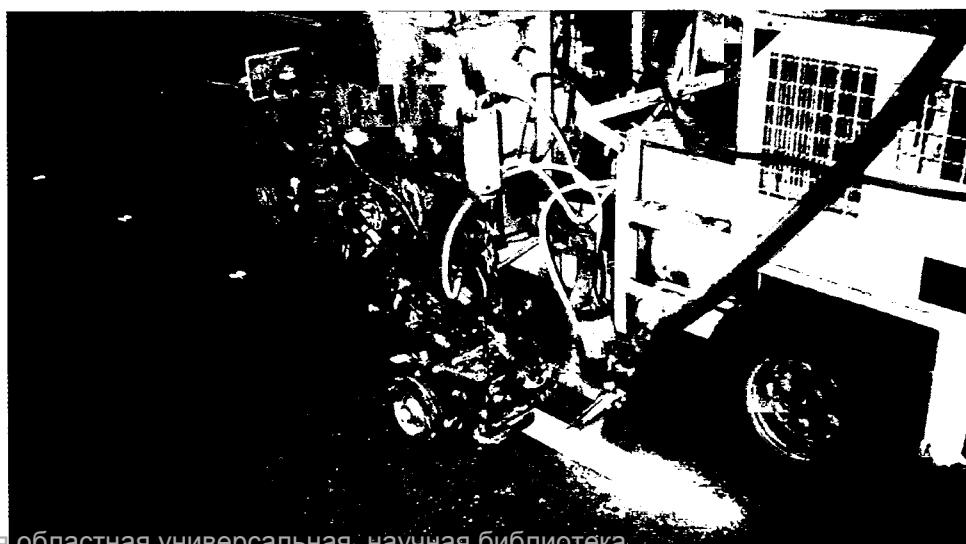
полосе, при резком торможении предотвращая движение юзом и столкновения.

Также в разметочные материалы добавляются стеклошарики для световозвращения в темное время суток. Вся разметка "светится" ночью. Водители благодарны: меньше напряжение на глаза, легче управлять автомобилем.

Сейчас в РусЛафПласте работает 6 бригад. Выполняется большой объем работ в Наро-Фоминске, в Орехово-Зуево и напряженной магистрали Москва—Воронеж. Сияет новенькой разметкой и дорога Москва—Нижний Новгород, на которой заказчиком была фирма "Асфальт + Бетон". На некоторых улицах Москвы также узнается почерк РусЛафПласта.

Но молодой энергичный директор Вадим Соловьев считает, что потенциальные возможности его фирмы значительно больше, и сейчас бригады загружены менее чем на 70%, поэтому он постоянно ищет новые заказы. В августе заключил договор с Удмуртавтодором, и на сегодняшний день все запланированные работы практически закончены. Свой рабочий сезон фирма с удовольствием бы продлила за счет более теплых регионов России или других стран СНГ.

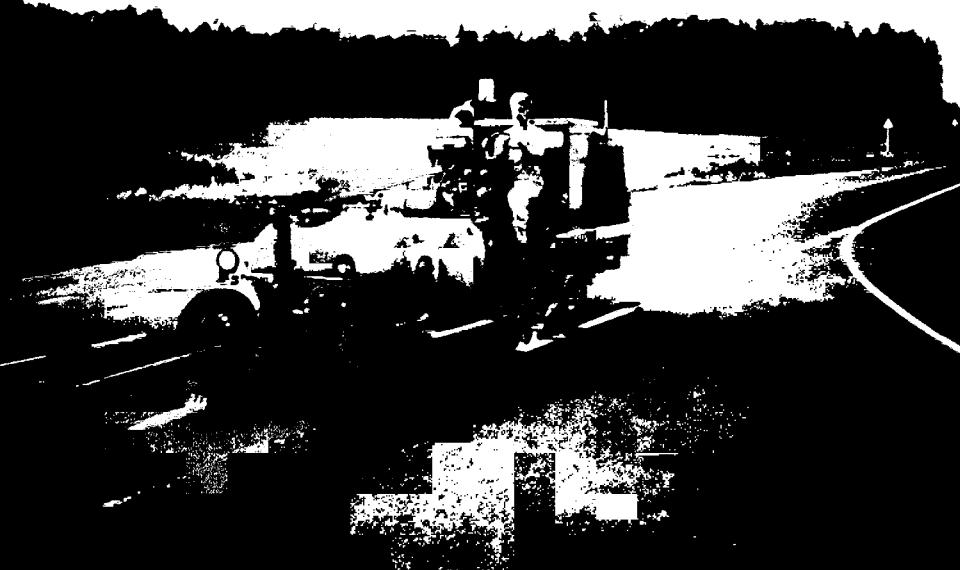
Так что, уважаемые руководители дорожных организаций, автодоров, если вы хотите снизить аварийность на вверенных вам дорогах, приглашайте фирму РусЛафПласт, и она выполнит все необходимые вам разметочные работы в кратчайшие сроки, износостойкими и световозвращающими материалами на высоком профессиональном уровне. А хорошая разметка не только радует глаз, она помогает упорядочить движение и дисциплинирует водителей, снижает аварийность. Если объемы работ предполагаются довольно большие, РусЛафПласт может открыть филиал или создать dochернее предприятие в вашем регионе.



RusLatPlast



РусЛафПласт



Присылайте заявки заранее, так как только долгосрочная договорная система обеспечит проведение работ в необходимые вам сроки.

Термопластик и краска Хайсолид-5 очень хорошо себя зарекомендовали в наших климатических условиях. Более двух лет назад была сделана первая разметка, и до сих пор она работает, не исчезла с дорожного полотна.

В последнее время в Европе начали применять водоэмульсионные краски, они, правда, довольно дорогие, приближаются по своей стоимости к термопластику, зато считаются совершенно экологически чистыми и имеют очень высокий световозвращающий эффект благодаря чему в темное время суток разметка, выполненная этой краской, четко просматривается в любую погоду, а износостойкость ее необыкновенно высока.

ненная этой краской, четко просматривается в любую погоду, а износостойкость ее необыкновенно высока.

РусЛафПласт взял пробную партию этой краски, разметка, сделанная ею, заказчикам очень понравилась, и в будущем водоэмульсионные краски тоже будут использоваться при разметке российских дорог

Рассказывая о создании РусЛафПласта, генеральный директор АО "Мосавтодор и партнеры" Иван Андреевич Друзин сказал, что "главное, при организации совместного предприятия, не ошибиться в партнерах". И более чем двухлетняя успешная деятельность фирмы РусЛафПласт, показала, что он не ошибся. Зарубежные партнеры также заинтересованы в процветании

совместной фирмы и делают для этого все возможное.

Заявки на производство разметочных работ направляйте в фирму РусЛафПласт:

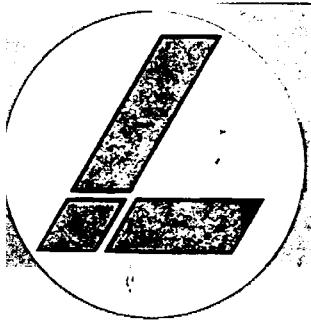
Адрес:

**Москва, 107061,
ул. 9-й Роты, д. 16, к. 3.**

**Тел./факс (095) 921-89-69;
тел. (095) 964-49-65.**



ЗАДУБЕРГЕТЕ СВЕРДЛУГ СВЕРДЛУГИ СО СВЕРДЛУГИСТВ ДОССИЕ СКРЫГУ ДО СУДЕБЛУГ СВЕРДЛУГИЗАГРУГУ



AFRENTZ

Германская фирма Лафрентц с более чем 50-летним опытом в областях:

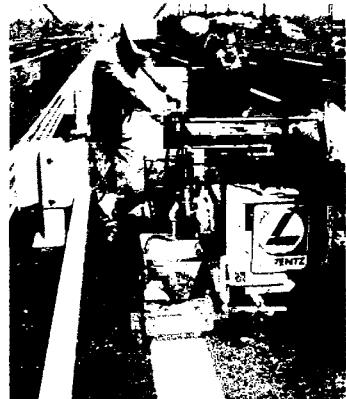
- разметки дорог, производства термопластика АКП-16R;
- организации безопасности дорожного движения;
- производства асфальтобетонных смесей;

— ремонта дорог с помощью поверхностной обработки и с использованием специальных ремонтных материалов;

- поверхностной обработки в городах и на федеральных дорогах;
- использования литого асфальта для устройства дорожного полотна и гидроизоляционных работ;

— устройства деформационных швов по системе "ТОРМА-ДЖОИНТ";
— микротоннелей;
— восстановления труб путем технологии U-Liner или Relining "Phoenix Process";
— ремонта и реконструкции инженерных сооружений.

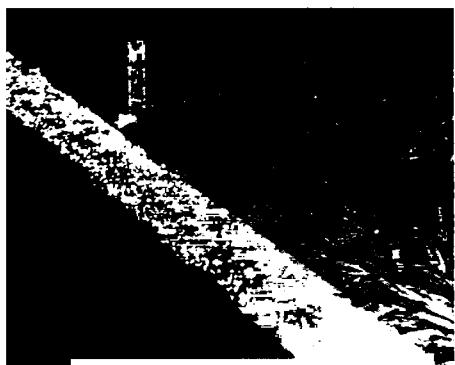
ТЕХНОЛОГИИ С ОРИЕНТИРОМ НА БУДУЩЕЕ



PLASTIROUTE

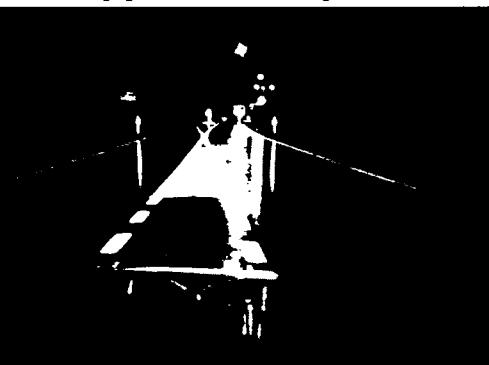
ПЛАСТИРУТ — ШВЕЙЦАРСКАЯ ФИРМА КРАСКА ДЛЯ РАЗМЕТКИ — ПЛАСТИРУТ

Для безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды



ПЛАСТИРУТ Н-4

Краска состоит из одного компонента и долго держится на дорожном покрытии.



ПЛАСТИРУТ HS-5
Очень прочная краска с малым содержанием растворителя.



ПЛАСТИРУТ UWS
Водоэмульсионная краска.

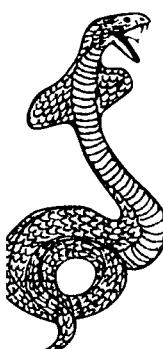
ПЛАСТИРУТ АКВАФЛЕКС
Система разметки для улучшения видимости в дождливую погоду ночью.

ПЛАСТИРУТ.

Баллоны для разметки и тележки для ручной разметки.

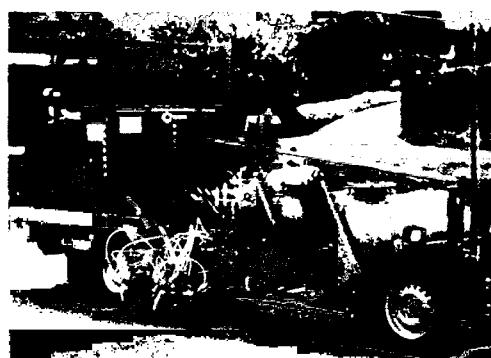
Для автостоянок, спортивных площадок, заводских построек и ремонтных работ.

**Система дорожной разметки
для улучшения видимости
в дождливую погоду ночью.**



**ГИДРОСБРА
ПОЛНОСТЬЮ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ
ВЫСОКОЭФФЕКТИВНАЯ МАШИНА
для нанесения дорожной разметки**

ГИДРОСБРА



Если вы заинтересованы в сотрудничестве с этими фирмами, обращайтесь к их официальному дилеру в России в фирму РусЛафПласт.
Адрес: Москва, 107061, ул. 9-й Роты, д. 16, к. 3.
Тел./факс (095) 921-89-59, тел. (095) 964-49-65.

АСМ

"АГРОСТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ" — производственно-коммерческая фирма производит и продает средства механизации и транспорта для строительно-монтажных и дорожных работ.

АСМ — дочерняя фирма акционерной агростроительной корпорации "НЕЧЕРНОЗЕМАГРОПРОМСТРОЙ", осуществляющей строительство на селе во всех областях Нечерноземной зоны России.

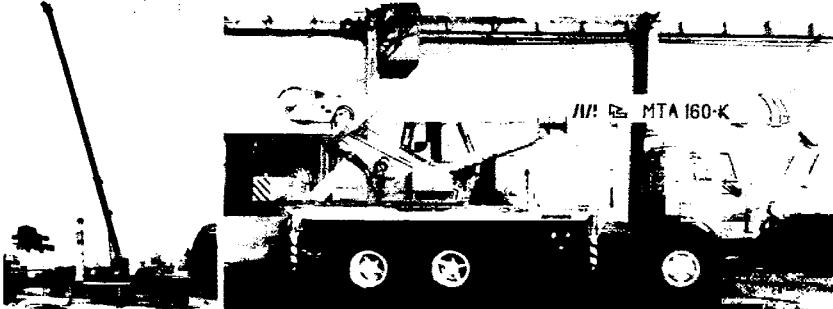
Имеет 15 региональных представительств в крупнейших городах России и разветвленную снабженческо-сбытовую базу.

Является также представителем отечественных и зарубежных машиностроительных заводов, производящих современные дорожно-строительные машины, транспортные средства и другие механизмы.

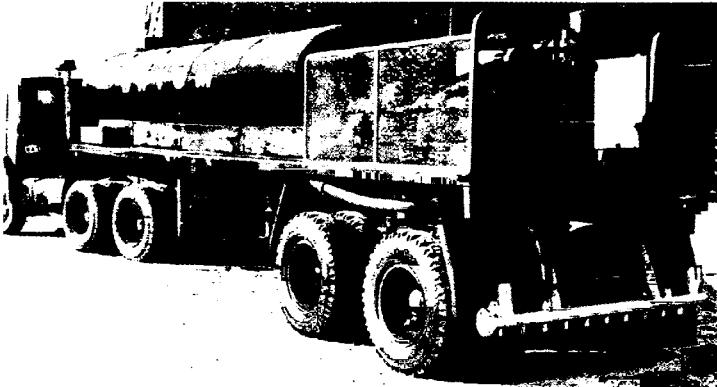
Продукция, поставляемая фирмой, завоевала авторитет и признание в России и странах СНГ и выходит на мировой рынок.



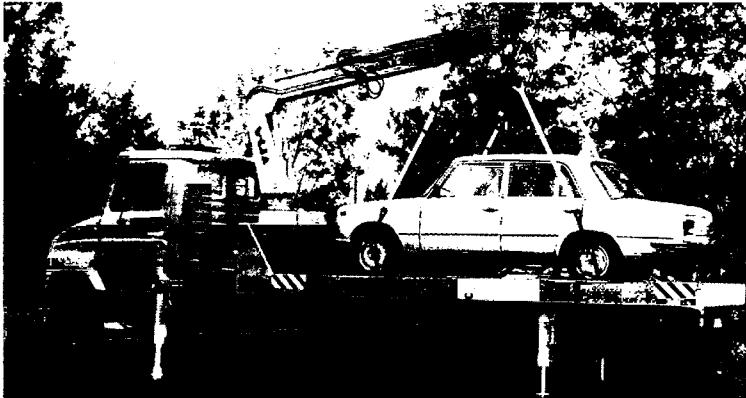
Некоторые виды техники дорожные организации могут приобрести только в АСМ. Например, уникальные экскаваторы-планировщики серии ГРАДАЛЛ с телескопической стрелой производства компании ГРАДАЛЛ США. Экскаваторы предназначены для земляных и погрузочных работ (рытье котлованов, траншей, планировка откосов и горизонтальных поверхностей, погрузка и разгрузка сыпучих материалов), имеют широкую номенклатуру сменного рабочего оборудования (экскавационные, планировочные, погрузочные ковши, крюк, зуб-рыхлитель). Особенно незаменима эта машина для планировки и выравнивания высоких откосов при устройстве дорожного полотна. У экскаватора G3WD максимальный вылет стрелы составляет 7,82 м, рабочее давление в гидросистеме 12,1 — 21,8 Мпа, номинальная вместимость ковша: экскаваторного — 0,66 куб. м, планировочного — 1,1 куб. м. В дополнительное оборудование также входит пусковой подогреватель для холодной погоды и пропановый обогреватель кабины.



АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ КРАНЫ МТА-160К и МТА-200К с телескопической стрелой и гуськом — незаменимые помощники строителей тоннелей, мостов, эстакад. Они устанавливаются на шасси КамАЗ или "УРАЛА" (по желанию заказчика). Изготовлены эти краны в соответствии с требованиями мировых стандартов. За счет использования высокопрочных сталей кран достигает большей грузоподъемности, особенно при больших вылетах стрелы, при которых 16-тонный работает в режиме 20-тонного, а 20-тонный в режиме 25-тонного. При этом собственный вес крана МТА-160К, на 3 тонны меньше аналогичного отечественного типа КС 4572.



Любому дорожному хозяйству необходимы БИТУМОВОЗ и ГУДРОНАТОР, предназначенный для перевозок разогретого битума с температурой до 200 °C. Климатическое исполнение гудронатора — У, категория I, модель ЕЦКШ 459145. Тип машины на базе полуприцепа 9370 к седельному тягачу автомобилей МАЗ, КамАЗ, с приводом для двигателя Д-144. Вместимость цистерны: 10, 12, 15 куб. м. Система подогрева битума в цистерне стационарными горелками через жаровые трубы. В фирме АСМ вы можете приобрести эту машину на льготных условиях, с поэтапной оплатой.



НОВИНКА ГОДА наверняка заинтересует аварийные службы, ГАИ, фирмы, занимающиеся ремонтом автомобилей. Это ЭВАКУАТОР для легковых автомобилей, на шасси ЗИЛ-5301 с установкой гидрокрана фирмы "ЛИВ". Предлагаемый вашему вниманию ЭВАКУАТОР по своим техническим характеристикам не уступает лучшим зарубежным образцам, а по стоимости ниже в 2,5 раза. Особенно эффективно эти машины показали себя при эвакуации аварийных автомобилей в городских условиях. Региональные управления Госавтоинспекции дали высокую оценку этой модели.

**Адрес Фирмы "АГРОСТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ":
119862, Москва, ул. Льва Толстого, дом 5/1;
телефоны: 245-28-63, 246-21-21, факс 246-80-86.**



Основной производитель и поставщик дорожных и строительных машин в России и в СНГ – АО “Стройдормаш”

**Более 80 процентов строительной техники,
эксплуатируемой в России, — техника АО “СДМ”.**

АО “Стройдормаш” — объединение 57 наиболее известных предприятий — изготовителей дорожных и строительных машин, 7 специализированных крупных институтов и широкой сети предприятий сервисного обслуживания парка эксплуатируемых машин (41 технический центр).

Предприятия и организации, входящие в состав объединения, расположены в России (80%), на Украине, в Белоруссии, Узбекистане и Казахстане.

Дорожникам хорошо известны бульдозеры ДЗ-141, ДЗ-98, ДЗ-42Г, фронтальные погрузчики ТО-30, ТО-18, ТО-27 Орловского завода погрузчиков и Минского объединения “Амкодор”, используемые при возведении земляного полотна дорог; автогрейдеры ДЗ-122, ДЗ-180 Брянского объединения “Арсенал” и Орловского завода погрузчиков; асфальто- и грунтоукладчики на колесном и гусеничном ходу Брянского объединения и Николаевского завода дорожных машин; асфальтоукладчики на колесном и гусеничном ходу Брянского объединения и Николаевского завода дорожных машин; дорожные катки объединения “Раскат” г. Рыбинск; тротуарные вибрационные катки и маркировочные машины Калининградского завода дорожных машин. Широко распространены на стройках

России автобетоносмесители и автобетононасосы Туймазинского завода.

Предприятиями объединения выпускается 24 вида экскаваторов на гусеничном и колесном ходу шести размерных групп — от мини-экскаваторов с ковшом 0,1 куб. м до карьерных экскаваторов с ковшами до 3,2 куб. м.

Ни одна стойка не обходится без грузоподъемной техники объединения (автокраны, манипуляторы, башенные краны), среди которой автокраны АО “Автокран”, г. Иваново; ООО “Крайт”, г. Одесса; Камышинского, Дрогобычского и Галицкого автокрановых заводов.

Все предприятия объединения имеют большой опыт производства машин и работы с потребителями. Выпускаемая техника надежна в работе, имеет высокую для своего класса производительность машин и широкие функциональные возможности. Применение унифицированных агрегатов и узлов обеспечивает удобство их эксплуатации и ремонта.

Исследователи и разработчики, осваивая и внедряя прогрессивные схемы управления, постоянно совершенствуют конструкции машин с учетом опыта эксплуатации. В последнее время проделана большая работа по повышению надежности гидравлических узлов машин, в том числе рукавов высокого давления.

Основной внешнеэкономической деятельностью объединения является экспорт продукции.

Для ознакомления заказчиков с конструкцией выпускаемых машин объединением организованы в Москве три выставочных площадки, на которых представлены почти все выпускаемые модели машин.

На площадке по адресу Ленинградское шоссе, 1 (г. Химки, 200 м от МКАД) представлены последние из освоенных машин, в том числе многофункциональный погрузчик грузоподъемностью 2,3 тонны с телескопической стрелой, прицепная дорожная фреза и др.

Экспозиционные образцы продаются. В объединении “СДМ” строго соблюдается принцип безусловного выполнения гарантийных обязательств по реализуемой технике, отгружаемой как с предприятий, так и с базовых площадок объединения. Технические центры сервисного обслуживания объединения расположены во всех регионах России и в странах СНГ.

Учитывая финансовые трудности, испытываемые заказчиками, дирекция АО “Стройдормаш” осуществляют бартерный обмен продукции на материалы и технику, разнообразные формы расчетов (КО, векселя и др.). Не исключена возможность покупки техники в кредит.

**103884, ГСП, Москва, К-9, Нижний Кисловский пер., дом 5,
тел.: 202-1539, 202-1583, факс: 202-2525, телетайп: 111128 ВАЛК.**

Вологодская областная универсальная научная библиотека

Для заказчиков самые приемлемые цены, условия расчетов и поставки.

www.booksite.ru

РЕГИТОН

ПАРТНЕР ДОРОЖНИКА



МАЛЫЙ ДА УДАЛЫЙ
НОВЫЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ
ПОДЪЕМНИК



Конструкторское бюро ЗАО "Регитон" совместно с АО "Подольский завод "Стройтехника" успешно завершили приемочные испытания опытного образца новой для российского рынка машины — прицепного малогабаритного подъемника типа ММП-10 для механизации широкого круга работ по ремонту и содержанию зданий и сооружений.

Подъемник предназначен для подъема людей с инструментами. Максимально допустимая загрузка подъемника — 200 кг, максимальная высота зоны обслуживания — 10,2 м. Общая конфигурация зоны обслуживания приведена на схеме, а общий вид машины — на снимке. Ниже в таблице приведены основные технические характеристики машины.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Максимальная нагрузка в люльке, кг	200
Площадь пола люльки, м ²	0,6 x 0,6
Зона обслуживания (м)	
максимальная высота	10,2
максимальный вылет от оси поворота	4,6
Время подъема на максимальную высоту, сек.	60
Скорость вращения (без ограничения угла), об./мин.	1
Транспортные габариты	4200 x 1500 x 2000
Система привода — пропорциональная	
электрогидравлическая на постоянном токе.	
Напряжение питания, В	24
а) от двух аккумуляторов емкостью, а/ч	160
б) от сети переменного тока через бортовой преобразователь	
Установленная мощность, квт	2,4
Собственная масса, кг	1380 кг
Транспортирование — на прицепе автомобиля	
Скорость транспортирования, км/час	до 80

Машины подобного рода широко представлены в Европе (фирмы Ar Rihgt, Denta-lift, Ogtroq и др.) и пользуются заслуженной популярностью на рынке строительной техники. В России подобная машина создается впервые, и для этого есть особые причины. Дело в том, что малогабаритный прицепной подъемник ориентирован прежде всего на малые строительные организации, где работы, требующие подъема людей на высоту, носят эпизодический характер, например, для фирм, занимающихся изготовлением, ремонтом и обслуживанием реклам, витрин, украшений и т.д. Такая фирма обычно, получив заказ на создание и установку некоторого рекламного устройства, достаточно долго работает над его созданием и только на завершающем этапе вынуждена привлекать специальную подъемную технику, что мешает оперативности и вынуждает делать дополнительные затраты. Наличие в распоряжении всегда готового к работе и легко транспортируемого к месту работ собственного подъемника решает все проблемы самостоятельного выполнения работ. Разумеется, подъемник может быть использован и для любых других работ, связанных с ремонтом и содержанием зданий и сооружений. Он может быть также с успехом использован внутри цехов, складов, торговых залов и др. Этому способствует специальная система привода машины, заслуживающая особого рассмотрения.

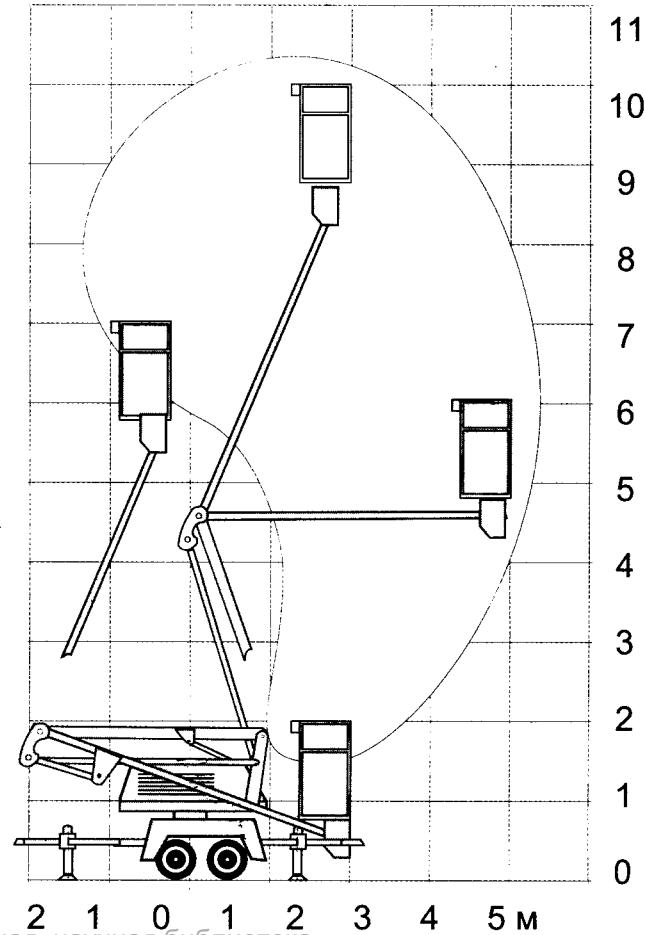
Управление приводом всех рабочих движений машины построено на базе электрогидравлической пропорциональной системы, разработанной ЗАО "Регитон". Подобная система обладает очень глубокими возможностями регулирования, что позволяет рабочему делать плавные перемещения люльки, измеряемые сантиметрами, что очень важно при работе вблизи стеклянных поверхностей и дорогих и сложных объектов (например, при обслуживании самолетов).

Машина оборудована всеми необходимыми устройствами безопасности (тензометрический сигнализатор перегрузки в люльке, блокировка рабочих движений при невыставленных аутригерах) и удовлетворяет всем экологическим требованиям.

В настоящее время ведется интенсивная подготовка к серийному производству машины и формируется портфель заказов.

По вопросам поставки машины обращайтесь
в ЗАО "Регитон" по адресу:

123424, Москва, Волоколамское ш. ,73,
тел.: (095) 490-06-87, 491-52-93, факс 490-48-51.



Ремонт дорог круглый год

с уменьшением себестоимости работ
и увеличением производительности.

НПО "Мосгормаш" и АО "Дормашкомплект"

представляет

Комплект машин для ремонта дорог в составе установки
для литього асфальта УРД-2Н и фрезы ГИВП-631.

Установка УРД-2Н смонтирована на шасси КамАЗ-53213(12) и предназначена для перевозки литьой асфальтовой смеси от места ее производства до места использования при проведении ремонтных работ и порционной выдачи в ремонтируемые карты.

Установка обеспечивает бесперебойное перемешивание смеси в бункере от серийного автономного дизельного двигателя и поддерживает ее температуру в пределах 190–220°C. УРД-2Н снабжена автоматической системой контроля вращения вала мешалки и работы дизельных подогревателей, имеет индикацию и дистанционное управление из кабины водителя.

Агрегат для фрезерования асфальта ГИВП-631 смонтиро-

ван на тракторе МТЗ-82УК. Имеет производительность до 60 м/ч при ширине захвата 0,5 м и глубине фрезерования до 70 мм. Подвешенное состояние фрезы в транспортном положении придает агрегату высокую маневренность, что увеличивает производительность при мелкоямочном ремонте.

Установка для ремонта дорог литым асфальтом УРД-2Н и агрегат для фрезерования асфальта ГИВП-631 позволяют максимально эффективно организовать текущий (ямочный) ремонт дорог по следующим причинам:

► ремонтный сезон продлевается на осенне-зимний период, ремонтные работы выполняются при отрицательных температурах (до –15°C), при неизменном обеспечении качества;

► исключается операция уплотнения смеси катками;
► исключается ручная работа по снятию слоя асфальта;
► существенно повышается долговечность асфальтового покрытия за счет более качественного сцепления с основанием и границей ремонтируемого участка;

► повышается производительность ремонтных работ в 2–5 раз, при одновременном снижении эксплуатационных расходов на 60–70%;

► ремонтная колонна мобильна, маневренна и не требует большого количества единиц техники.

Указанный комплект выпускается серийно, обеспечен гарантийным обслуживанием и является достойной заменой дорогостоящей зарубежной технике.



НПО "Мосгормаш"
115201,
г.Москва,
Каширский проезд, д.13
Тел.
(095) 111-63-72,
113-25-63

АО "Дормашкомплект"
123424,
г.Москва,
Волоколамское ш., д.73,
офис 624
Тел./факс
(095) 490-48-30, 490-48-31

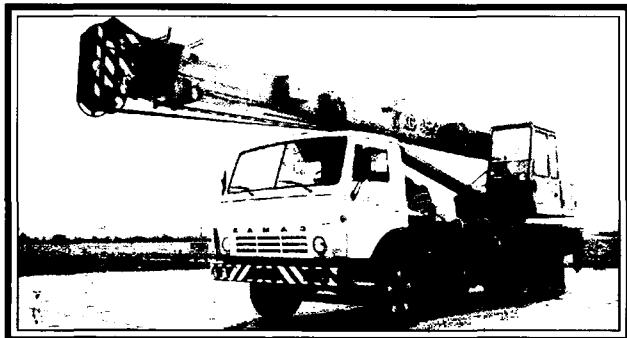
Принимаем к оплате КО, векселя КБ "Росдорбанк" и прочие ценные бумаги.

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ДОРМАШКОМПЛЕКТ»



**ПОСТАВКА
СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЙ
КОММУНАЛЬНОЙ
И СПЕЦТЕХНИКИ**

**АВТОКРАНЫ
БУЛЬДОЗЕРЫ
ПОГРУЗЧИКИ
ЭКСКАВАТОРЫ
АВТОГРЕЙДЕРЫ
КАТКИ ДОРОЖНЫЕ
АВТОБИТУМОВОЗЫ
АВТОГУДРОНАТОРЫ
ТОПЛИВОЦИСТЕРНЫ
АВТОМОБИЛИ КамАЗ
ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКИ
АВТОБЕТОНОСМЕСИТЕЛИ
АВТОГИДРОПОДЪЕМНИКИ
КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА**



Россия,

123424 Москва,

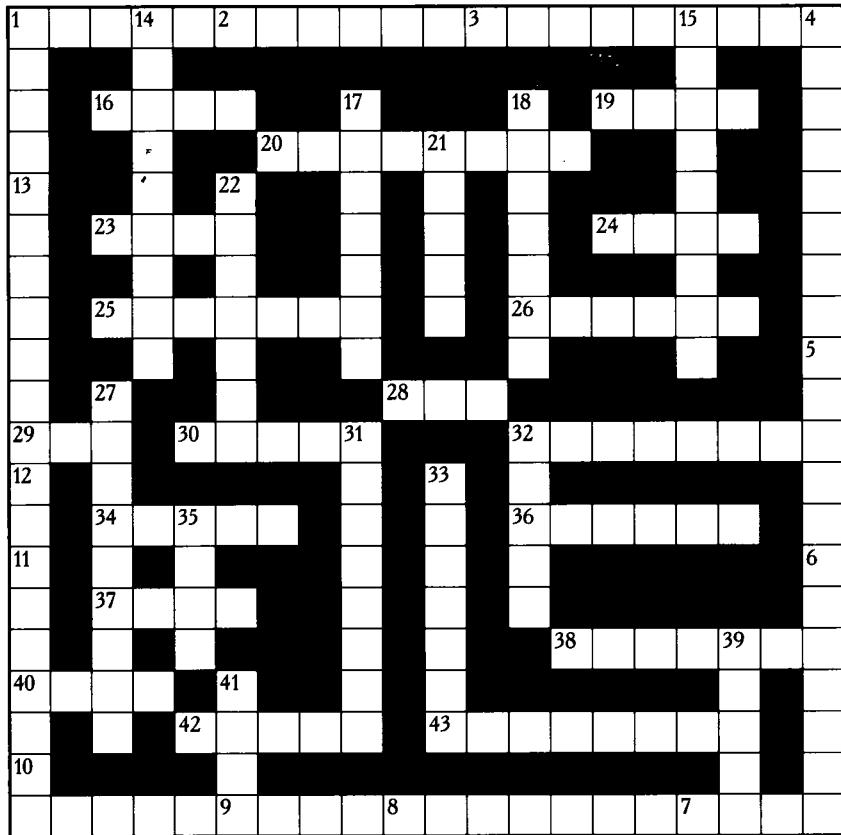
ул. Бехтеревская д. 73,

телефон (095) 490-4094,

490-0726,

факс (095) 490-4831.

КРОССВОРД “АВТОМОБИЛЬНЫЙ”



По периметру: 1. Марка американского аэромобиля. 2. Одноосный прицеп для перевозки длинномерных грузов. 3. Один из авторов книги “Устройство автомобиля”. 4. Пригород Лиона во Франции, один из центров автостроения. 5. Питание поршневых двигателей воздухом, давление которого выше атмосферного. 6. Деталь системы охлаждения двигателя автомобиля. 7. Часть распределителя зажигания автомобиля. 8. Деталь стартера. 9. Часть системы зажигания автомобиля. 10. Сходные по характеру полы, соответствующие дарованию и внешним данным определенного агента. 11. Марка отечественных грузовых автомобилей и автобусов, выпускавшаяся в 1924—1934 гг. 12. Французский композитор, один из основоположников классической оперетты. 13. Южнокорейский автомобильный концерн.

По горизонтали: 14. Держатель груза на легковом автомобиле. 19. Автомобильная компания Франции, основана в 1895 г. 20. Марка легковых автомобилей США. 23. Марка польского грузового автомобиля. 24. Наклон автомобиля относительно продольной оси. 25. Автомобильное издание России. 26. Марка японского легкового автомобиля. 28. Деталь автомобиля, передающая крутящий момент и поддерживающая вращающиеся детали. 29. Автомобильный трос для буксировки. 30. Марка легковых автомобилей США, выпускавшихся с 1902 г. 32. Автомобиль высокой проходимости. 34. Марка отечественного автомобиля. 36. Город в Чехословакии, где выпускают агрегаты и узлы для автомобилей “Шкода”. 37. Таджикский писатель, автор романов “Дохунда”, “Рабы”. 38. Деталь автомобиля в форме полого цилиндра, конуса, многогранника. 40. Платформа из соединенных между собой плавучих предметов для перевозки людей и грузов по воде. 42. Деталь системы зажигания автомобиля. 43. Автомобильный завод на Украине.

По вертикали: 14. Деталь автомобильного двигателя, передающая усилие от штанги к клапану. 15. Марка итальянского легкового автомобиля. 17. Итальянский математик, философ, врач. Предложил подвес — прообраз карданного механизма. 18. Наружная часть коры дерева. 21. Деталь карбюраторного двигателя внутреннего сгорания (1957 г.). 27. Марка автомобильного мини-гаража. 31. Деталь газораспределительного механизма двигателя автомобиля. 32. Марка отечественного мотороллера. 33. Часть центробежного регулятора опережения зажигания автомобиля. 35. Плавучие заграждения для защиты места стоянки кораблей. 39. Русская советская писательница, автор сборников “Стихи детям”, “За цветами в зимний лес”. 41. Морское парусное судно с косыми парусами на кормовой мачте и прямыми на остальных.

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 9

По горизонтали: 3. Балет. 8. Ремарка. 9. Реквием. 10. Ольга. 11. Фурка. 12. Комедия. 15. Батман. 16. Отс. 17. Солист. 21. Скаррамуш. 22. Живокини. 24. Варган. 26. Сац. 27. Пират. 32. Корифей. 34. Парик. 35. Красс. 36. Стретта. 37. Премьер. 38. Наина.

По вертикали: 1. Реплика. 2. Танго. 3. Балкон. 4. Либретто. 5. Трагик. 6. Овлур. 7. Зевксис. 13. Балаган. 14. Соломин. 15. Басов. 19. Туш. 20. Лир. 23. Вариации. 25. Анданте. 28. Экссез. 29. Торбан. 30. Петила. 31. Билет. 33. Прима.

АБОНЕМЕНТ на журнал											
Автомобильные дороги (индекс издания)											
(наименование издания)						Количество комплектов					
на 19__ год по месяцам											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Куда						на журнал					
(почтовый индекс)						(адрес)					
Кому											
(фамилия, инициалы)											

			ДОСТАВОЧНАЯ КАРТОЧКА								
ПВ	место	ли-тер	на журнал								
Автомобильные дороги (индекс издания)											
(наименование издания)											
Стои- мость	подписка пере- адресовки	руб. __	коп. __	Количество комплек- тов:							
на 19__ год по месяцам											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Куда		
(почтовый индекс)		(адрес)
Кому		
(фамилия, инициалы)		

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Уважаемые читатели!
С 1 сентября началась подписка на I полугодие 1997 г. Подписаться на журнал “Автомобильные дороги” вы можете по каталогу на газеты и журналы 1997 г. агентства “Роспечать”. Подписной индекс: для индивидуальных подписчиков — 70004, для предприятий и организаций — 88759

ЕКАТЕРИНБУРГ

Подберите

асфальто-
укладчик,
отвеча-
ющий
вашим
потреб-
ностям.

КОГДА ПРИДЕТ ВРЕМЯ
ОБНОВИТЬ
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНУЮ
ТЕХНИКУ,
ВЫ ВСПОМНИТЕ
“ИМПЕКС КОНСАЛТИНГ АГ”

ПОТОМУ ЧТО ЗДЕСЬ
ЕВРОПЕЙСКОЕ
КАЧЕСТВО
ПО ДОСТУПНОЙ ЦЕНЕ.

Закажите
полные прайс-листы.

Импекс Консалтинг АГ

119146, Москва,
Фрунзенская наб., 30.

Руководитель отдела
дорожных машин
Карелин Дмитрий Борисович
Тел. (095) 201-03-93
(095) 201-11-78
Факс (095) 201-06-90

Представительство фирмы
в Санкт-Петербурге

Референт
Соколова Людмила Петровна
Тел. (812) 251-57-64
Факс 251-91-52

Представительство фирмы
в Екатеринбурге

Руководитель
Кожевников Игорь Валерьевич
Тел. (3432) 55-70-54
Факс 55-56-33

Представительство фирмы
в Ташкенте

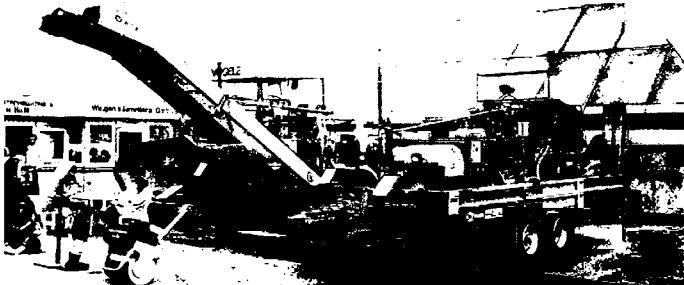
Руководитель
Мачхельянц Павел Петрович
Тел. (3712) 67-97-78
67-97-97

Закажите

маркиро-
вочные
машины
на любом
шасси
(в т.ч.
отечест-
венному).



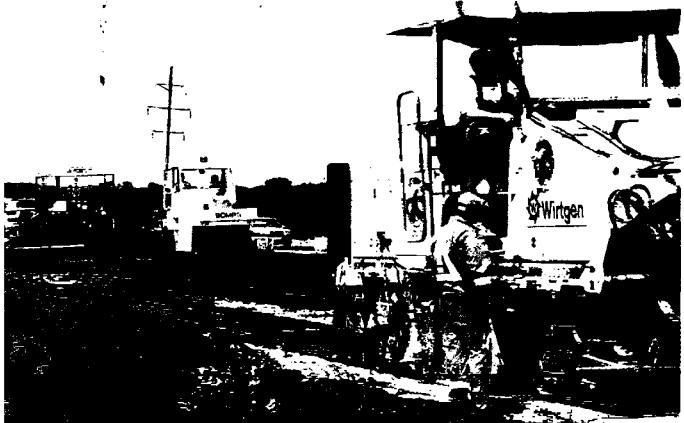
Wirtgen – ваш надежный партнер



Фирма Wirtgen в России это:

- 10 лет взаимовыгодного и плодотворного сотрудничества;
- более 200 километров построенных и отремонтированных дорог;
- 400 машин самого разного назначения, "бороздящих" ныне российские магистрали;
- реконструкция трех взлетно-посадочных полос в аэропортах международного класса.

У Wirtgen высокая репутация



Фирма Wirtgen сегодня это:

- коммерческое бюро с квалифицированными специалистами в области маркетинга, продажи, сдачи в аренду дорожно-строительной и ремонтной техники;
- сервисная служба, оперативно реагирующая на запросы пользователей техники в России и СНГ; в ее распоряжении — необходимые ремонтные площади с оборудованием мирового класса; имеется филиал в Кемерове;
- отдел запасных частей, учитывающий все желания заказчика по текущему обслуживанию машин; в Москве функционирует большой склад для "быстрого реагирования";
- открыт цех для сложного ремонта, неосуществимого в полевых условиях.

Wirtgen в России всерьез и надолго



Фирма Wirtgen первой из зарубежных производителей строительной техники открыла в России собственное производство в виде совместных предприятий. Среди них:

- Вирбак — по выпуску холодных фрез с шириной захвата 1,0 метр; на площадях с современным оборудованием производится сборка и монтаж до 50 фрез в год;
- Автобан — ведет строительные работы на федеральной дороге М-5 в Московской области в рамках тендера Мирового банка; специалисты строительного отдела фирмы Wirtgen всегда готовы поделиться своим опытом работы;
- Росасфальт — СП в Нижнем Новгороде, занимающееся выпуском экологически чистых асфальтобетонных заводов Wibaу; с 1997 года фирма планирует выйти на производственную мощность 30 — 40 установок в год;
- ВНИИтрансмаш — по лицензии Wirtgen выпускает в Санкт-Петербурге фрезы 1500 ДС;
- АООТ "Тюменремдормаш" — по лицензии фирмы Вортаг собирает маленькие дорожные катки BW 55E.

Представительство Wirtgen GmbH в Москве



**129226, Москва, ул. Уржумская, 4.
Коммерческий отдел:**

тел. 956-29-66, 956-29-67,

186-11-01, 956-37-99;

факс 956-29-65, 189-45-17.

Сервисный отдел:

тел. 186-30-01; факс 189-45-66.

Строительный отдел:

тел. 189-95-23, 189-91-32, 189-45-81;

факс 189-46-20.