

ТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

№4
(48)

ИЮЛЬ-
АВГУСТ

2018

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



Соревнования «Мама, папа, я – спортивная семья» – духовная платформа летних спортивных игр КрайдЭО, в шестой раз прошедших в Тасеево

«Навели» мосты



ПЕРСПЕКТИВНЫЙ «Кордон»

Повод для **ОПТИМИЗМА**

Тропой ЯРЫГИНА

СОДЕРЖАНИЕ

Галина Захаренко Спорт, золотые кубки и только позитив	3
Людмила Соловьева Ветеран одного предприятия	7
Мила Владимирова Перспективный «Кордон»	8
Светлана Иволгина Трудовые будни в преддверии юбилея	10
Андрей Володин «Навели» мосты	13
Елена Аврамова Еще один повод для оптимизма	14
Владимир Несяев И это все о нем	16
Сергей Ручкин Выход на зарубежный рынок	17
Екатерина Дубынина Династия Петровых	18
Людмила Шеваникова Оазис в степи	20
Екатерина Галкина Тропа Ивана Ярыгина	22
Железное кольцо Красноярска	23
Ирина Иванова С Днем рождения, Красноярск!	24
Легкое метро	26
Великий Сибирский путь	28
Крымский мост: история двухвекового строительства	30



ТК

Издается
при информационном
содействии
министерства
транспорта
Красноярского края

Учредитель
и издатель
ООО «Автодорожно-
транспортная газета»

Главный редактор
Э.З. Алборов

Заместитель
главного редактора
Л. Шеваникова

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Полиграф-
Аванта»,
660028, г. Красноярск,
ул. Телевизорная, 1, стр. 26
Объем 32А4.
Тираж – 2300 экз.
Транспортный комплекс
Красноярья
№4 (48) июль-август 2018
Время подписания
в печать:
по графику 18.00
фактически 18.00
Дата выхода 06.09.2018
Цена свободная

Электронная версия
журнала на сайтах:
www.mintrans.krskstate.ru
www.krudor.ru

Свидетельство
о регистрации средства массовой
информации
ПИ № ТУ24-00589,
выданное 23 августа 2012 года
Управлением Федеральной службы по
надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций
по Красноярскому краю
«Транспортный комплекс
Красноярья» – журнал.

16+

R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
запрещено.





Триумфальный финал

Спорт, золотые кубки И ТОЛЬКО ПОЗИТИВ

Одни институты готовят специалистов – дорожников, другие – спортсменов. Но в ГП «КрайДЭО» они становятся единым целым.

В конце июля летние спортивные игры КрайДЭО в шестой раз прошли в Тасеево. Тринадцать команд из 16 филиалов края соревновались по шести видам спорта.

Социальную и духовную составляющую таких мероприятий трудно оценить: на фоне большинства предприятий края: государственных, частных, крупных и малых, которые давно избавились от затрат на «социалку», в дорожной отрасли не только развивают полезные дела, но и активно расширяют круг интересов и географию проведения. Традиционно соревновательную эстафету игр открыли генеральный директор ГП «КрайДЭО» Андрей Сергеевич Иванов и председатель объединенного профсоюза Виктор Георгиевич Медведев.

Перед награждением, когда соревновательные эмоции еще не остыли, своими впечатлениями поделился генеральный директор ГП «КрайДЭО» Андрей Иванов:

– Эмоции, выражающие чувства, передать словами непросто. С какими горящими глазами соревнуются игроки и как самоотверженно болеют за них родственники и коллеги – говорит о том, что праздник полноценно состоялся. Буквально сейчас завершились соревнования по

армрестлингу, и Степа показал, кто в Березовском районе хозяин! Вся организация спортивного праздника – супер, игры – более чем супер!

Спорт и здоровый дух в коллективе не выражаются в денежном эквиваленте, сколько бы это ни стоило. Я считаю, что спорт и работа – понятия неразделимые. Мы занимались спортом, занимаемся и будем заниматься! Это уже шестая летняя спартакиада, и сегодня после подведения итогов решим, какой филиал будет принимать команды в 2019 году. Более того, результаты наших состязаний – это лишь внутренний отбор людей на межотраслевые соревнования, которые в течение 10 лет традиционно проходят в «Красноярском Загорье» зимой. Мы выявляем сильнейших, затем подтягиваем их до определенного уровня, а дальше они достойно представляют нашу дорожную отрасль.

Отдельно хочу сказать об одном из важнейших элементов каждой спортивной программы. Это – соревнования семей «Мама, папа, я – спортивная семья», можно сказать, духовная

платформа всех соревнований. Наблюдать, как дети с горящими глазами бегут за родителями, изо всех сил пытаясь выиграть и победить, стараются на результат, это – дорогого стоит! И уже в раннем детстве можно спросить у мальчика – куда он пойдет работать? Он точно ответит: «Я пойду также, как папа». Почему? Потому что родители, которые работают у нас, в «КрайДЭО», и мы, руководство, делаем все возможное, чтобы привить высокое отношение к спорту с раннего детства. В этот процесс вовлечены все. Дети ощущают чувство сплоченности коллектива: на примере своих родителей ребята не только наблюдают, но и сами принимают в нем



Надежда Яцук, победительница по прыжкам на скакалках



Легкая атлетика



Семья Корневых из Тасеево, победители в семейных соревнованиях

участие. Они стремятся подражать и быть первыми, как их родители, потому что знают, что в «КрайДЭО» за спортом – будущее. Кроме пропаганды здорового образа жизни – это, в первую очередь, широкое общение, положительные эмоции и яркие впечатления. Нынешний пример: в Тасеево участники команд из всех филиалов заехали вчера, география – от Красноярска до Кодинска и Богучан. На ночь остановились в палатках на берегу красивейшего озера Матвеево. Коллективы вместе плавали, тре-

нировались, играли в игры, ходили в баню, а сегодня вышли соревноваться на поле, решать – кто сильнее? Наверное, можно назвать эту борьбу не принципиальной, скорее, дружеской, но впечатления и эмоциональный подъем – самые настоящие!

Кроме спортивных состязаний для всех желающих, пришедших на стадион, работала призовая лотерея, моментальная фотография, шашлычная, и, конечно же, участников кормили вкусными завтраками и обедами.

С НАГРАДАМИ! ЗОЛОТЫЕ ВЫ НАШИ!

И вот, наконец, самый волнующий момент, судейская коллегия подвела итоги! Победители завоевали свои награды в честном состязании, обладатели кубков, призов и поощрительных наград выстроились на сцене для коллективного фото. А неутомимые болельщики групп поддержки – за сценой.



Степан Уланов со своей группой поддержки

Степан Альбертович Уланов – абсолютный победитель в борьбе за звание сильнейшего по армрестлингу, работает водителем в Березовском филиале 9 лет. ЗОЛОТОЙ КУБОК!

– Испытываю самые потрясающие эмоции! – поделился чемпион. – В позапрошлом году на соревнованиях в Ирбее я проиграл. Сегодня доволен, «как слон!» Нам обязательно нужны такие состязания, как летние, так и зимние, они просто обязаны «быть!». Здесь все

здорово: дух командный, внутренний настрой, а на работе как потом здорово работается! А если победитель, так – почет и уважение в коллективе навсегда! Если рассуждать в общем и целом: проиграл ты, не проиграл – не столь уж и важно, ведь главное – эмоции душевные поднял! Дух укрепил! С коллегами и друзьями из всех филиалов пообщался! За столько лет соревнований уже со многими знаком и дружен, и каждый раз появляются новые знакомства, как в нашей команде, так и в других.

У нас в Березовском филиале за много лет сложился очень дружный и сплоченный коллектив. Есть у нас Доска почета, где целая стена уставлена кубками с разных соревнований. Отдельное спасибо группе поддержки, она у нас всегда работает на «Ура!».

У меня двое детей, и есть желание определить старшего ребенка в профильное учебное заведение с дальнейшей работой в дорожной отрасли, потому что я точно знаю, что его трудовая судьба будет стабильной, это всегда не только надежно, это будет еще и «железно»! Я точно знаю – дорожная отрасль никогда не потеряет своей востребованности. Ремонт, содержание и строительство всегда будет стоять отдельной и главной задачей. Тем более, интереснее работать, когда поступает современная удобная техника, даже смотреть одно удовольствие, а когда сам работаешь на ней и строишь дороги – это удовольствие вдвойне. Выходишь на объект, смотришь – «дохлый» объект, а вот когда ты его сдаешь – просто дух захватывает от результата. Для этого «КрайДЭО» и существует.



Иван Кангур постоянный участник игр

Иван Владимирович Кангур – главный энергетик Абанского филиала, стаж 5 лет:

– Участвую в четвертый раз, прежде выступал в Партизанском, Ирбейском, Уяре.

Считаю, что такие мероприятия надо проводить всегда, только так мы знакомимся, общаемся, соревнуемся на равных и, как говорил герой знаменитого фильма, «дружим домами». В прошлом году соревнования проводились в Уяре, мы участвовали всей семьей с детьми и еще долго будем вспоминать мероприятие. Было бы желание, а при такой отличной организации всегда найдется время на подготовку, потому что в нашем филиале давно сложившийся коллектив профессионалов. Мне лично здесь все нравится: условия работы, доброжелательное отношение коллег и, конечно, такие вот громкие состязания.

В общекомандном зачете золотой кубок взяла сборная команда Канского филиала №1 и №2. Серебро досталось сборной Кежемского и Саянского филиалов. На третьем месте – команда Красноярского филиала.

В соревнованиях по легкой атлетике «золото» завоевала команда аппарата управления. Нелегко досталось «серебряное» место сплоченной команде Красноярского филиала – состязались, буквально, «бок о бок». Третье место, почти с мизерным отставанием, у Емельяновского филиала.

Нешуточная борьба разгорелась за призовое место в соревнованиях по прыжкам на скакалках. В результате первое место поделили



Команда победителей по мини-футболу

две участницы, которые достигли одинаково высоких результатов. Самыми неутомимыми прыгуньями стали: Наталья Малахова из сборной Канского филиала №1 и №2, Надежда Ящук из Абанского филиала. Второе место осталось свободным, на третьем – Светлана Куприянова из Рыбинского филиала.

Самая мужская игра – это футбол, в который любят играть с малых лет и до зрелого возраста все мальчики. Чтобы все успели сыграть, мудрые люди придумали мини-футбол, где на одном поле одновременно соревнуются несколько команд, постепенно выбывая из борьбы противника. В итоге, безоговорочным финалистом летних игр по мини-футболу стала команда Красноярского филиала.

И, наконец, самые, пожалуй, эмоциональные по накалу страстей, где участники стремительно набирали обороты, это – соревнования семей «Мама, папа, я – спортивная семья». Здесь были гонки на тачках, лучшие прыгуны на «плюшках», где участники орудовали по-разному, что придавало этим состязаниям свой колорит. Особой стремительностью и энтузиазмом отличался «ирбейский папа» из семьи Леневских. И хоть его семейная команда чуть-чуть не дотянула до призового места, его неподражаемую активность все запомнят надолго. Абсолютным победителем стала семья Корневых из Тасеево (объединенная команда Дзержинского и Тасеевского филиалов). Серебро завоевала семья Зарубицких из Абанского филиала, третье место у семьи потомственных дорожников – Залукаевых из Канского филиала №1 и №2.

Тимофей Корнев, школьник 10 лет, победитель игр «Мама, папа, я – спортивная семья». «Боец» со стажем считает, что победил, потому что выступал на «своем» поле:

– Участвую в третий раз, свое выступление в этом году я оцениваю хорошо, но волнение сильное все равно испытывал, правда, только перед выходом. Уже на первом этапе почувствовал, что нынче будет легко, и сразу успокоился. Меня же еще поддерживали и родители, и наши зрители тасеевские! Наша семья с самого начала на первое место надеялась, и так получилось, что выступили мы на отлично – золотой кубок наш! В школе мой учитель Елена Никифоровна расскажет в классе про мою победу, одноклассники порадуются и поздравят. В следующем году я снова буду готовиться и выступать, да и вообще, буду участвовать, пока можно будет – до 13 лет. Наверное, я тоже стану дорожником, как папа. Он работает в Тасеевском филиале «КрайДЭО».

Почему так планирует свое будущее Тимофей Корнев? Потому что не первый год набирается самых позитивных и жизненно необходимых впечатлений, словом, учится у взрослых, которые строят не только хорошие дороги, но еще и люди хорошие.

«Построй хорошую дорогу, вырасти надежного сына, который пойдет твоей дорогой» – с таким посылом и работаете дорожникам во всех филиалах после очередных встреч на спортивных аренах. Новых побед и свершений вам и вашим семьям, наши уважаемые и неутомимые надежные дорожники!

Галина ЗАХАРЕНКО
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА

Ветеран одного предприятия

История любой организации – это, прежде всего, история каждого его работника, отдавшего энергию, силы, знания своему предприятию. Чья-то трудовая история составляет несколько лет, а чья-то – не одно десятилетие, как у Лидии Беловой, посвятившей дорожной отрасли 40 лет.



Лидия Белова (справа) с коллегой Валентиной Барановой

Лидия Викторовна пришла в «Красноярскавтодор» после окончания технического института, где получила инженерную специальность. Работала в производственном отделе сначала простым инженером, потом ответственную и внимательную сотрудницу повысили до старшего инженера. На заслуженный отдых Лидия Викторовна уходила уже с должности начальника технического отдела. Причем все сорок лет своего трудового стажа Лидия Белова отработала на одном! предприятии – в «Красноярскавтодоре».

– В мое время люди, в основном, работали на одном месте, как приходили после получения профессии на производство, так там и оставались, – рассказывает Лидия Викторовна. – Для нас непонятно было, как это – поменять специальность, сферу деятельно-

гуманитарный ВУЗ я не хотела, только технический, вот так и стала инженером. В «Красноярскавтодор» пришла, поскольку это была стабильная дорожная организация со своим именем, а меня привлекала именно дорожная отрасль. Как говорил директор «Красноярскавтодора» Петр Алексеевич Старовойтов: «Дорожник – это не профессия, это состояние души». И я полностью разделяю это мнение. Вообще, мне повезло трудиться под началом Петра Алексеевича – он был человек требовательный, но добрый,

уж и мало, этих задач. Вводили новые объекты, строили дороги, мосты. Московский тракт весь привели в порядок.

Часто мы с коллегами из других отделов ездили с проверками в командировки по всему Красноярскому краю, за время работы я побывала практически в каждой организации: от севера и до юга, от востока и до запада. Приходилось и самолетами летать, и поездами добираться до нужного структурного подразделения. Конечно, не всегда оставалось много времени на семью, но муж и дети понимали, что это моя работа и она важна не только для меня лично, ведь по хорошей дороге каждому проехать приятно. Сейчас, на пенсии, конечно, стараюсь больше времени уделять родным – детям, четверым внукам и правнучке.

А еще в свободное время Лидия Викторовна любит читать классическую литературу и толстые литературные журналы, наверстывая то, что не успела прочесть в молодости.

Даже сейчас, отдыхая на базе «Красноярский дорожник» возле озера Шира, Лидия Белова не расстается с книгами – на столе лежат произведения Льва Толстого и Юрия Тынянова. Вот такие они – дорожники, строгие инженеры с душой романтика.

Людмила СОЛОВЬЕВА

Фото автора

Как говорил директор «Красноярскавтодора» Петр Алексеевич Старовойтов: «Дорожник – это не профессия, это состояние души». И я полностью разделяю это мнение

сти? Если ты специалист, так и должен работать на своем месте, хорошо делать то, чему тебя научили.

Подтверждая эти слова, Лидия Викторовна еще в молодости раз и навсегда выбрала свою специальность – инженер в дорожной отрасли. О своем выборе ни разу не пожалела.

– Мама воспитывала меня одна, отец погиб, когда мне было 5 лет, поэтому возможности поехать учиться в другой город у меня не было, – вспоминает Лидия Белова. – Поступать в

всегда хорошо относился к работникам, входил в положение, при этом он очень много знал, все его уважали и как руководителя, и как человека.

Повезло мне и с коллегами. Главный инженер – Виктор Михайлович Филонов – был очень грамотный человек, настоящий специалист своего дела. Скажу пусть банально, зато искренне – коллектив у нас был слаженный, дружный, в таком очень интересно и легко работает, даже выполняя сложные задачи. А было их, нужно сказать, не так

Перспективный «Кордон»

Расположенный в Уярском районе карьер «Кордон», где добывают скальный щебень разной фракции, сейчас является прибыльным и перспективным направлением Красноярского филиала КрайдЭО, но так было не всегда. История его уходит корнями в 90-е, когда карьер начали разрабатывать для обеспечения материалом Партизанского и Рыбинского филиалов дорожной организации. О том, какой путь развития от подсобной структуры до современного прибыльного предприятия прошел «Кордон», рассказывает заместитель директора по производству Красноярского филиала КрайдЭО Павел Ляшок.

ВТОРАЯ ЖИЗНЬ КАРЬЕРА

«Кордон» начали разрабатывать в начале 90-х для того, чтобы обеспечить щебнем Партизанский и Рыбинский филиалы, соответственно, объемы добычи были невелики, на карьере работало всего около 15 человек, парк техники был минимальный – две дробилки: одна на первичном, другая на вторичном дроблении, погрузчик да старенький бульдозер, – вспоминает Павел Григорьевич. – В 2014 году «Кордон» передали Красноярскому филиалу КрайдЭО, можно сказать, с этого момента карьер получил вторую жизнь – руководством было принято решение увеличить объемы добычи щебня для производства асфальта и для зимнего содержания автомобильных дорог не только для пары филиалов, но полностью для нужд всех предприятий ГП «КрайдЭО».

Кроме того, в задачи входило наладить реализацию продукции сторонним организациям. Для этого был значительно увеличен парк техники, приобретено много импортных машин: дробилки – стационарные и мобильные, экскаваторы, погрузчики, всего сейчас на карьере работает 35 единиц техники. Штат рабочих вырос с 15 до 115 человек.

Увеличены и объемы производства, если в 2014 году в карьере добывали 30 тысяч кубов в год, то сейчас эта цифра увеличилась в 20 раз и составила около 600 тысяч кубов. И это далеко не предел! Только разведанные запасы скальной породы карьера оцениваются в 50 млн кубов, которые можно разрабатывать даже с учетом увеличения объемов около 50 лет.

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ МОЩНОСТЬ ТАКЖЕ РАСТЕТ

На данный момент 70% продукции идет на собственные нужды КрайдЭО, 30% – для реализации предприятиям-партнерам: дорожно-строительным организациям Красноярского края, нефтедобывающим фирмам. В планах следующего года – расширить этот список за счет сотрудничества с ОАО «РЖД».

– Для увеличения объемов реализации щебня сторонним организациям мы планируем повысить производственную мощность карьера – оснастить дробильное оборудование более производительными моделями, обновить автомобильный парк «Кордона», привлечь к работе специалистов, – поясняет Павел Ляшок. – Пока работаем только по Красноярскому краю, но наши возможнос-



сти позволяют отправлять щебень и по России, сейчас мы разрабатываем это перспективное направление. В нашей стране есть регионы, где нет природных скал, а потребность в строительном материале высокая. Наш же природный карьер позволяет получать материал очень высокого качества, отвечающий ГОСТам по



Заместитель директора по производству Алексей Мороз оценил качество брусчатки



Начальник карьера «Кордон» Олег Аметов рассказывает о работе Павлу Ляшку и Алексею Морозу

600 тысяч кубов щебня в год сейчас добывают в карьере «Кордон». Это в 20 раз больше, чем в 2014 году

всем физико-механическим свойствам и грансоставу.

Мы производим смеси для обочин и чистый камень для производства кубовидного щебня, который пользуется очень большим спросом как при строительстве автомобильных дорог, так и в строительстве в целом. Ассортимент щебня достаточно высок – 15-20 фракций, но при необходимости можем производить щебень любой фракции на заказ.

Еще одним неоспоримым преимуществом карьера «Кордон» является работающий здесь асфальтобетонный завод, который позволяет приобретать уже готовую конечную продукцию для строительства и реконструкции дорожного полотна, что значительно сокращает логистическую цепочку, а следовательно, и затраты. В планах предприятия – строительство бетонного завода, который усилит конкурентоспособность «Кордона».

БЫТОВЫЕ УСЛОВИЯ – ВАЖНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ.

Помимо своей непосредственной задачи – производства щебня, карьер может похвастаться и дополнительными видами работ: здесь оборудованы цехи металлообработки и строительных материалов. В последнем

производят блоки, бордюры, поребрики, дорожные плиты под знаки, а с недавних пор новинку – брусчатку. Пока вся продукция идет на нужды филиалов КрайДЭО, но со временем планируется выйти и на внешний рынок.

Цех металлообработки тоже не сидит без дела – мастера с помощью высокотехнологичной техники производят расходные материалы для ремонта работающего на карьере оборудования – от простого болта до сложной шестеренки. По словам заместителя директора по производству Красноярского филиала КрайДЭО Павла Ляшка, цех позволяет ремонтировать до 90% поломок агрегатов: дробилок и грохотов для отсева, конвейеров и комплексов вторичного дробления. Даже металлические конструкции для лавочек изготавливают своими силами.

– Эти лавочки мы планируем использовать для благоустройства территории «Кордона», – объясняет Павел Григорьевич. – Выложим брусчаткой дорожки в лесу, поставим лавочки, чтобы в свободное время у работников была возможность отдохнуть на природе с комфортом, оборудуем спортивный уголок для них, поскольку многие – хорошие спортсмены. Сотрудники карьера не раз в составе команды Красноярского

филиала КрайДЭО занимали на отраслевых спортивных соревнованиях призовые места.

Важно отметить, что для работников карьера действительно созданы все необходимые бытовые условия – вместо 2 вагончиков, которые тут сиротливо стояли до реорганизации, на территории появилось комфортное благоустроенное общежитие на 96 мест, оборудованы комнаты отдыха, есть даже баня, где можно попариться. В ближайшее время в эксплуатацию будет введена уютная большая столовая. Обедать там смогут не только работники карьера, но и водители организаций-заказчиков, причем, даже дешевле, чем в придорожных кафе – стоимость комплексного обеда составит примерно 150 рублей.

Все это не только повышает комфорт работы на карьере, но и позволяет привлекать сюда высококвалифицированных специалистов как из нашего региона, так и из разных городов России, ведь для того чтобы быть лидером в отрасли – необходимо постоянно повышать конкурентные преимущества и потенциал, что карьер «Кордон» доказывает на своем опыте.

Мила ВЛАДИМИРОВА
Фото автора

Трудовые будни в преддверии юбилея

В последнее время Ачинское ДРСУ не раз появлялось в СМИ в связи с неоднозначной ситуацией, касающейся отстранения предприятия от торгов на обслуживание федеральной трассы. Пока не ясно, чем завершится это дело но между тем, время не стоит на месте, и ДРСУ живет своей жизнью, выполняя производственные задачи и достигая запланированных результатов.

- Трудовые будни нашего предприятия заполнены работами по содержанию и ремонту сети дорог общего пользования краевого значения и улично-дорожной сети Ачинского, Назаровского, Боготольского, Тюхтетского, Большеулуйского, Бирилюсского, Козульского и Емельяновского районов Красноярского края, общая протяженность которых без малого 3000 километров, - рассказал главный инженер Ачинского ДРСУ Юрий Симановский. - В текущем году выполнен большой объем работ по ремонту дорог в городах Назарово и Ачинск, заказчиками которых выступали местные администрации под выделенные краевые субсидии. В Назарово отремонтировано 16 улиц, включая межквартальные проезды и

характеристик, позволяющих увеличивать межремонтные сроки асфальтобетонного покрытия, что является экономически выгодным для бюджета местных муниципальных образований и улучшает качество улично-дорожной сети.

Содержанием территориальных дорог предприятие планирует заниматься и в следующем году. В 2019 году продолжится ремонт переходящих объектов на участках автомобильных дорог Ачинск-Ужур-Троицкое, Ачинск-Бирилюссы-Лапшиха, Серезуль-Степное-Глядень, Тюхтет-Чиндат.

Открытым остается вопрос по содержанию участка федеральной дороги Р-255 «Сибирь» - 1 июля текущего года истек предыдущий

на о контрактной системе и выданы соответствующие предписания об устранении нарушений.

На данный момент предприятие ведет активную подготовку к участию в торгах по содержанию участка федеральной автомобильной дороги.

- Ситуация с проведением торгов по содержанию федеральной трассы вызывает у нас обоснованные опасения, - отметил председатель профсоюзного комитета Ачинского ДРСУ Иван Хетчиков. - Наше предприятие владеет всеми ресурсами для обслуживания федеральной дороги - построены производственные базы с ангарами для хранения противогололедного материала, мастерские участки в поселках Черная речка, Козулька, Красная речка, предприятие имеет наработанный годами опыт по содержанию федеральной дороги. Последние события вокруг

В текущем году выполнен большой объем работ по ремонту дорог в городах Назарово и Ачинск, заказчиками которых выступали местные администрации под выделенные краевые субсидии

участки во дворах домов. Такой ремонт является масштабным за последнее время для данного города.

В Ачинске по контракту отремонтировано шесть улиц, выполнены работы по фрезерованию, уложен асфальтобетон, установлен бордюрный камень, сделано благоустройство. На четырех из отремонтированных улицах применен щебеночно-мастичный асфальтобетон, который мы в последнее время стали применять при ремонте все чаще из-за его отличительных прочностных

5-летний контракт на обслуживание, который был заключен Упрдор «Енисей» с Ачинским ДРСУ, а от участия в новом тендере заказчик дважды отстранил предприятие по формальным признакам, указывая на несоответствие заполнения технических параметров аукционной документации. И оба раза Федеральная антимонопольная служба России признавала незаконность отстранения и правоту Ачинского ДРСУ, установив в действиях аукционной комиссии нарушения зако-



Юрий Симановский: «Трудовые будни полны работой по содержанию и ремонту дорог»



Федеральная дорога Р255 «Сибирь»

первоначально прошедших торгов по содержанию федеральной трассы вызывают у меня, как председателя профсоюза, надежды на проведение очередных торгов по содержанию в рамках установленного законодательства.

На сегодняшний день за счет высвободившихся от содержания

отдела правовой и кадровой работы ДРСУ Мария Миронова. – Необоснованность отстранения нашего предприятия от участия в торгах неоднократно признано УФАС, поэтому мы продолжим правовыми методами бороться за соблюдение наших прав в этом вопросе.

К чему в итоге приведет эта си-

Качество выполнения работ достигается за счет применения новых технологий. Одно из слагаемых успешной работы заключается в развитии перспективного направления предприятия – выпуск кубовидного щебня, в том числе для производства щебеночных смесей, которые Ачинское ДРСУ активно использует при ремонте автомобильных дорог

федеральной дороги работников предприятие мобилизовало силы в направлении ремонта улично-дорожной сети, имея возможность принять участие и выиграть в объявленных на ремонт торгах.

Именно по этой причине Ачинское ДРСУ сохранило возможность выплачивать своим работникам не только своевременно заработную плату, но и стимулирующие премиальные вознаграждения.

– Участие в торгах на содержание автомобильных дорог не является для нас чем-то новым. Наше предприятие не один десяток лет выигрывало в аукционах на содержание автомобильных дорог, в том числе федеральной, поэтому документы для заявок готовим тщательно и соблюдая все необходимые требования, – пояснила начальник

туация пока не ясно, но жизнь предприятия не замерла в ожидании исхода, коллектив Ачинского ДРСУ не «опускает руки», ищет иные источники доходов, участвует в различных торгах, достигает хороших производственных результатов. Одно из таких положительных изменений – назначение руководителем Боготольским филиалом Павла Зузенка. До этого Павел Геннадьевич работал в ДПМК «Боготольская», где после армии начал свой трудовой путь производителем работ, а ушел уже с должности заместителя генерального директора по производству, строительству и содержанию автомобильных дорог.

– Мы довели выполнение работ по содержанию дорог до требуемого уровня и на сегодняшний день работаем с опережением поставленных перед нашим филиалом задач. Про-

вели ремонт дороги на участке Вагино-Ильинка, в ближайшее время примем участие в торгах на ремонт дорожно-уличной сети в городе Боготоле, ведем напряженную работу по подготовке техники к зимнему сезону, – рассказал о проделанной работе новый руководитель. – Повезло с коллективом – профессионалы своего дела, не боятся трудной работы, просто, видимо, давно ждали руководителя-дорожника.

По словам юрисконсульта Ольги Якк, Павел Геннадьевич стал руководителем Боготольского филиала сравнительно недавно – с 21 мая текущего года, но уже заслужил репутацию грамотного и ответственного управленца.

– За время работы ему удалось наладить сотрудничество с главами местных администраций, для нас это очень важно, так как прежние руководители не вели работу в этом направлении, филиал активно участвует в торгах, проводимых на территории Боготольского и Тюхтетского районов, чему рады и сами заказчики, поскольку репутация и качество работ нашего предприятия подтверждены временем, – отметила Ольга Викторовна.

Качество выполнения работ достигается за счет применения но-



Мария Миронова: «Мы будем бороться за соблюдение своих прав»



Иван Хетчиков уверен, что предприятию по силам любые задачи



Ачинское ДРСУ – предприятие с многолетней историей – готовится отпраздновать свой 45-летний юбилей

вых технологий. Одно из слагаемых успешной работы заключается в развитии перспективного направления предприятия – выпуск кубовидного щебня, в том числе для производства щебеночных смесей, которые Ачинское ДРСУ активно использует при ремонте автомобильных дорог.

– Щебень из карьера «Владимирский» обладает достаточно большой прочностью и низкой истираемостью, – пояснил главный инженер Ачинского ДРСУ Юрий Симановский. – Мы отправляли образцы данного щебня в Барнаул в лабораторию на независимую экспертизу, результаты которой подтвердили высокое качество нашей продукции. Поэтому мы предлагаем к продаже щебень для ремонта

или производства щебеночно-мастичного асфальтобетона всем дорожным организациям края, особенно тем, кто работает на федеральных трассах, где требования к качеству продукции очень высокие. Подтверждением качества нашей продукции являются заключенные контракты на поставку щебня компании АО «Енисейавтодор», осуществляющей капитальный ремонт федеральной трассы, где требуется высокий уровень применения строительных материалов.

Не отстает от производственной сферы социальная составляющая работы предприятия. Заключенный в 2015 году на предприятии коллективный договор продолжает действовать и выполняются все

прописанные в нем социальные гарантии и компенсации для работников предприятия. В летний сезон к одному из популярных и востребованных направлений соцподдержки работников и ветеранов труда относится оздоровительный отдых на базе «Красноярский дорожник», расположенной в живописном мес-те на озере Шира в Хакасии. Летом отдохнуть за счет предприятия съездили все желающие, а это около 100 семей.

В текущей повседневной работе предприятие не забывает о приятных и значимых событиях и готовится отпраздновать свой 45-летний юбилей.

Светлана ИВОЛГИНА
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА

Новости

Ремонт по новым правилам

С 1 сентября нынешнего года в силу вступает новый ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».

Новый стандарт разрабатывался Российским дорожным научно-исследовательским институтом (РосдорНИИ) по заказу Росавтодора. Согласно документу сроки, выделяемые на ремонт, существенно сократились, более четко прописаны положения, касающиеся дорожных дефектов. Например, дефекты разметки должны быть устранены за месяц, но если повреждена пешеходная «зебра», то ее нужно восстановить в течение трех суток. Ряд нововведений касается уборки. Дорожные службы обязаны устранять «посторонние предметы» (например, обломки ограждений, куски покрышек, бамперов) с проезжей части, улиц, тротуаров,

остановок в течение трех часов с момента обнаружения, с разделительных полос и обочин – в течение трех суток. Меняются правила зимнего содержания автодорог. Введено понятие «момент обнаружения зимней скользкости»: дата и время поступления информации об образовании гололеда с метеостанций «или из других источников». Введены описания рыхлого, талого снега, стекловидного льда, гололеда, уплотненного снега и снежного наката. Описаны требования к состоянию тротуаров, пешеходных дорожек, проходов на мостах: слой рыхлого снега на них толщиной более 5 см должны убрать в течение суток. В регионах с суровым климатом дорожникам разрешат использовать на дороге уплотненный снежный покров (УСП) толщиной 3–8 см. По сути, речь идет о легализации практики применения «зимников» в Сибири и Якутии. УСП можно будет применять с ограничением скорости до 60 км/ч, и только на дорогах с низкой интенсивностью движения (до 1,5 тыс. машин в сутки).

«Навели» мосты

В Ужурском районе на месяц раньше срока введен в эксплуатацию после капитального ремонта мост через реку Ужурка. За 10 месяцев специалисты подрядной организации ООО «Гранви» капитально отремонтировали опоры, пролетные строения, мостовое полотно и подходы к мосту. В итоге комбинированный мост, на ремонт которого из краевого бюджета было выделено чуть больше 19 млн. рублей, стал полностью железобетонным.



Сергей Гончаров уверен, что качественные мосты – залог безопасного движения

О том, какие еще мосты и переправы в этом году будут отремонтированы, рассказал начальник отдела ремонта и содержания искусственных сооружений КГКУ «КрУДор» Сергей Гончаров:

– Всего в текущем году в 18 районах Красноярского края различные виды ремонта ведутся на 27 мостах, 15 из которых введут в эксплуатацию уже этой осенью. Работа ведется по нескольким направлениям: это ремонт, капитальный ремонт и реконструкция мостов. Из десяти объектов, на которых ведется капитальный ремонт, половина будет введена в эксплуатацию уже в этом году – мосты в Тасеевском и Ужурском районах уже функционируют, а в Идринском и Большемурутинском районах будут введены осенью. Открытие остальных мостов запланировано на будущий год.

Реконструкция мостов более сложный процесс, поскольку предполагает замену старых, ремонтнепригодных объектов на новые капитальные переправы. Сейчас на реконструкции у нас находится три моста – два в Северо-Енисейском районе, они будут введены в эксплуатацию в следующем году, и один в Ирбейском

районе, движение по нему уже открыто. Теперь машины проезжают не по деревянному сооружению, а по хорошему железобетонному мосту. Нужно сказать, что в нашем крае действуют еще более 200 деревянных мостов, которые со временем предстоит также заменить на более долговечные.

Ремонт любого моста – это интересный, но сложный и объемный процесс, работа над которым занимает немало времени: около года создается проект, столько же или чуть больше, в зависимости от сложности объекта, ведутся ремонтные работы, которые выполняют выигравшие конкурсные торги подрядные организации. Например, мы сотрудничаем с ООО «Мостремстрой», ООО «КрасМостРемСтрой», ООО «Гранви», ООО «Сирвето», ООО «Красмост» и другими фирмами.

В этом году одним из самых примечательных, на мой взгляд, объектов стал мост через реку Ведуга в Северо-Енисейском районе. Помимо того, что работы ведутся в условиях северного климата, что накладывает свои особенности, реконструкция предполагает замену деревянного

мостового полотна на металлическую ортотропную плиту. Это значительно повысит износоустойчивость моста, который раньше требовал постоянного ремонта. Кроме того, мы увеличили габарит моста с 4,5 до 8 метров, что также положительно скажется на безопасности движения по данной переправе. Окончание работ и ввод объекта в эксплуатацию запланирован на 2019 год.

При этом самым дорогим объектом в текущем году стал мост через реку Мурма в Тасеевском районе, на его ремонт из краевой казны было затрачено около 60 млн. рублей.

Нужно отметить, что с приходом холодов работа по ремонту переправ в крае не прекратится: в следующий год перейдет часть нынешних объемов. Кроме того, будут проведены тендеры на новые объекты, поскольку своевременный капитальный ремонт и реконструкция мостов является залогом сохранения транспортной инфраструктуры населенных пунктов и наземных путей сообщения.

Андрей ВОЛОДИН

Фото автора и из архива КрУДор



Стройка моста через р. Теплый Ключ, Краснотуранский район



Мост через реку Мурма, Тасеевский район

Еще один повод для оптимизма

Мы медленно едем по таежной дороге – наш путь лежит в поселок Луговское Большемуртинского района. Деревья, растущие вдоль дороги, время от времени совсем застилают солнце, и создается впечатление, что автомобиль движется не через лес, а сквозь тоннель.



Заместитель директора ГП КК «Большемуртинское ДРСУ» Геннадий Абрамкин и мастер Большемуртинского участка Владимир Лях

– Совсем скоро начнется участок, который мы отремонтировали, – говорит заместитель директора ГП КК «Большемуртинское ДРСУ» Геннадий Абрамкин.

ДОРОГА К ДОМУ

Действительно, через пару километров «Хёндэ» Абрамкина выезжает на широкую и ровную, отсыпанную щебеночно-песчаной смесью дорогу. Ни о каких березах и елках, смыкающихся куполом над крышей автомобиля, и речи уже нет. Проезжая часть, вдоль которой устроены кюветы для стока воды, широкая – как и положено по всем нормативам. Можно даже сказать, просторная.

Совсем недавно, в середине июля, большемуртинцы сдали в эксплуатацию отремонтированный ими участ-

ток трассы Раздольное – Луговское с 6 по 16 километры. Село Раздольное находится на Енисейском тракте, и к нему с комфортом можно доехать по асфальту, а Луговское – небольшой поселок на берегу Енисея – стоит в стороне километрах в 18. Дорога, соединяющая два этих небольших населенных пункта, строилась еще в 60-х – 70-х годах прошлого века для того, чтобы существовавшие здесь леспромхозы могли вывозить по ней лес. Леспромхозов, которые в свое время и содержали эту трассу, давно уже нет, а вот поселок Луговское остался.

– Человек двести там живет, – рассказывает Геннадий Васильевич. – В том числе и семьи с ребяташками, которым надо учиться. Два раза в неделю в Луговское ходит школьный

автобус – в понедельник забирает детей в школу, а в пятницу привозит их обратно. Есть и автобусный маршрут до Красноярска. Он, конечно, тоже не каждый день ходит, но ведь ходит. Да и вообще – надо же как-то людям до дома добираться... Нужная это дорога, без нее никак.

В последние пару десятков лет эта дорога постепенно приходила в упадок – из гравийной она перешла в грунтовую, а из грунтовой вот-вот должна была стать лишь очередным направлением «в нолях». Однако в 2016 году наконец-то было принято решение ее отремонтировать. Всю трассу разделили на две части. Конкурс на первый этап ремонтных работ выиграло Большемуртинское ДРСУ. Объект сделали переходящим – ремонт длился два года. Дорожники расширили и «подняли» проезжую часть, вырубали росшие по обочинам деревья, сделали кюветы, отсыпали проезжую часть гравием. Совсем другое дело стало. Небо и земля. Не сравнить. Не асфальт, конечно, но проехать без проблем и на нормальной скорости уже можно. А заодно обновили и мосты через таежные речки, которые есть на пути следования. Если раньше они все были деревянными, то теперь стали комбинированными, с металлическими пролетными строениями.

Теперь дорожники намерены принять участие в конкурсе на ремонт второго участка этой же дороги, который должен состояться в конце лета – начале осени.

С МИРУ ПО НИТКЕ

Этот год для Большемуртинского ДРСУ – впрочем, как и для большинства дорожных организаций края – стал особенным. Не секрет, что отличия его от предыдущих лет оказались, увы, не в лучшую сторону. В следующем году в Красноярске пройдет Всемирная Универсиада – и большая часть средств, которые выделены дорожникам, была направлена в столицу края, а районы временно оказались «на урезанном пайке».

– В этом году по КрУДору, нашему основному заказчику, финансиру-



Идет работа

ние составило всего 37 процентов от прошлых лет, хотя в другие годы эта цифра доходила и до 60, и до 70 процентов, – объясняет директор ДРСУ Александр Зайков. – Кроме завершения ремонта дороги на Луговское, это еще устройство пункта динамического контроля на 41 километре, где мы работаем на субподряде. Я не жалею (тут же уточняет он), я

сотину и Айтат.

Еще один контракт дорожники заключили со свинокомплексом «Красноярский», который находится здесь же, в Большой Мурте. К слову сказать, за эти годы между дорожниками и животноводами сложились добрые, дружеские отношения. ДРСУ не только принимало самое активное участие в возведении этого крупней-

тонов, и для устройства земполотна. Производят его как для собственных нужд – например, только на ремонте дороги до Луговского большемуртинцами было отсыпано 28 с половиной тысяч кубометров щебня, – так и для продажи другим предприятиям. В 2016 году, когда карьер только открылся и заработал на полную мощность, дорожники реализовали «Енисейречтранс» свыше 25 тысяч кубов для отсыпки дамбы, возводимой в рамках федеральной целевой программы. Еще 35 тысяч кубометров было поставлено в 2017 году в Казачинский район в Подпорожье. В следующем году большемуртинцы планируют завезти туда еще около 50 тысяч кубометров щебня. Также очень активно приобретает щебень и Пировский район.

– И.о. губернатора Александр Викторович Усс анонсировал на будущий год начало строительства лесохимического завода в районе Абалаково, – говорит Александр Александрович. – Так там, по разным оценкам, одного только гравия потребуется от полутора до трех миллионов кубометров! И мы уже сейчас готовы поставлять туда большие объемы.

На карьер Александр Александрович Зайков возлагает особые надежды. Так, если приобрести туда дополнительное оборудование – шокую дробилку и грохота – то Коленгинский позволит ДРСУ дополнительно зарабатывать десятки миллионов рублей в год. Впрочем, пока покупка техники – это не ближайшая, а, скорее, среднесрочная перспектива. Но планы такие есть, и директор не сомневается, что они обязательно воплотятся в жизнь. А это – еще один повод для оптимизма.

Елена АВРАМОВА
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА

Уверенности в собственном будущем Большемуртинскому ДРСУ придает и продолжающаяся разработка Коленгинского карьера, который находится в 47 километрах от головного предприятия

вообще-то в будущее смотрю с оптимизмом и просто говорю, как обстоят сегодня дела. Не сомневаюсь, что в следующем году ситуация изменится в лучшую сторону. Пока же нам пришлось постараться, чтобы обеспечить коллектив работой.

Надо сказать, что усилия большемуртинцев не прошли даром, и в общей сложности им удалось заключить контрактов более чем на 100 миллионов рублей. Собирали, как говорится, с миру по нитке да с бору по сосенке. Например, вплотную занимались ремонтом улично-дорожной сети в Большемуртинском и Сухобузимском районах. Эти контракты в целом «потянули» на 15 миллионов рублей. В одной только Большой Мурте было выполнено работ на 10 миллионов. Также благодаря работникам ДРСУ были приведены в порядок дороги в селах Вы-

шего агрокомплекса, но и стало первым предприятием, которое приступило к работам на месте будущего строительства. Одной только земли дорожники, пока шла стройка, «подняли» свыше миллиона кубических метров! Сейчас ДРСУ занимается благоустройством территории, укладывая вместо цементно-бетонного покрытия асфальт.

ОСОБЫЕ НАДЕЖДЫ

Уверенности в собственном будущем Большемуртинскому ДРСУ придает и продолжающаяся разработка Коленгинского карьера, который находится в 47 километрах от головного предприятия. Гранитогнейсы, которые добывают на нем дорожники, имеют показатель прочности 1200 – очень неплохой для Красноярского края. Этот материал отлично подходит и для производства асфальтобе-



Отремонтированный участок трассы
Раздольное – Луговское

И это все о нем

Весной 2018 года ушел на заслуженный отдых директор Шушенского филиала Минусинского ДРСУ – 10 Анатолий Георгиевич Лямин. Уволился исключительно по собственной инициативе, став в возрасте 61 года действительным российским пенсионером с полным набором соответствующих льгот.

Возможно, кто-то скажет: рано-вато мол, мог бы еще поработать, тем более, руководитель опытный, с многолетним управленческим стажем и безупречным послужным списком. Но Анатолий Георгиевич принял такое решение и это его право.

– Неважно, когда человек ушел, слишком рано или чересчур поздно. Важнее, что после себя оставил, – заметил по этому поводу его преемник, директор филиала Игорь Сережкин. – С Анатолием Георгиевичем проработал не один десяток лет, последние годы занимал на предприятии должность главного инженера и считаю Лямина своим учителем и наставником. Всем, что наш коллектив на сегодняшний день имеет, всеми нашими производственными и социальными достижениями мы обязаны Анатолию Георгиевичу...

вийки от Шушенского до Корнилово, от Синеборска до Веселых Ключей, от Каптырева до Иджи и Субботино. Полностью завершено асфальтирование самой протяженной в районе внутренней автотрассы от Шушенского до села Сизая, что рядом с Майнской ГЭС на Енисее.

Будучи депутатом нескольких созывов Шушенского районного Совета, Анатолий Георгиевич принимал непосредственное и активное участие в благоустройстве населенных пунктов, входящих в состав его избирательного округа. В частности, сел Алтан и Новопокровка. А в селе Средняя Шушь не без конкретной помощи народного избранника возвели православный храм.

На предприятии Анатолий Лямин устроился в далеком 1985 году, окончив до этого сначала Абаканский политехнический техникум, а

При Анатолии Лямине производственная база не раз модернизировалась, прирастала десятками единиц новой современной техники, росла заработная плата, люди получали новые квартиры, строили себе частное жилье. Филиал стабильно значился в числе передовых, а его трудовой коллектив побеждал в соревновании среди дорожных организаций края

Если же трактовать сказанное Игорем Алексеевичем в более широком смысле, то окажется, что и Шушенский район обязан Анатолию Георгиевичу Лямину многим. Ведь именно при нем, ветеране дорожной отрасли с 35-летним стажем, в прямом смысле закатали в асфальт добрую половину улиц и межпоселенческих дорог муниципального образования. Вот лишь несколько примеров. Твердое покрытие обрели некогда пыльные и ухабистые гра-

затем, после срочной службы в Советской Армии, Красноярский инженерно-строительный институт. Поочередно прошел все ступеньки служебной лестницы ИТР: мастер, прораб, начальник участка. Директором филиала ДРСУ-10 его избрали в 1989 году, была в то время в СССР такая мода – выбирать начальников на общем собрании коллектива. Вот молодому специалисту и доверили возглавить коллектив.

С той поры и работал Лямин



Ветеран отрасли, бывший директор Шушенского филиала Минусинского ДРСУ-10 Анатолий Лямин

руководителем. При нем производственная база не раз модернизировалась, прирастала десятками единиц новой современной техники, росла заработная плата, люди получали новые квартиры, строили себе частное жилье. Филиал стабильно значился в числе передовых, а его трудовой коллектив побеждал в соревновании среди дорожных организаций края. Не обходили наградами с поощрениями и самого Анатолия Георгиевича.

Общественной нагрузкой также не обходили – Лямин и поныне остается членом президиума краевого совета профсоюзов дорожной отрасли, ведет прием граждан, помогает им советом и делом.

И вот Анатолий Георгиевич ушел со своего поста. Оставив после себя мощное, стабильно работающее предприятие и крепкий коллектив. Но не только. Вместе с супругой Ольгой Николаевной, тоже, кстати, дорожницей, они вырастили троих сыновей, двое из которых пошли по родительским стопам, став профессиональными дорожниками.

Владимир НЕСЯЕВ

Фото автора

Выход на зарубежный рынок

Представители Монголии во главе с заместителем мэра Улан-Батора по вопросам городских инфраструктур Баярхуу Пурвээгийном ознакомились с технологией производства, ассортиментом и качеством продукции группы компаний, которая занимается комплексным обустройством дорог. Особое внимание было уделено производству разметочных материалов, специально адаптированных для регионов с резко-континентальным климатом.

– Климатические условия Монголии и нашего Сибирского федерального округа очень схожи, – говорит директор компании «Формула-К» Алексей Грязнов. – Мы производим полную линейку разметочных материалов, специально предназначенных для тех мест, где высоки среднегодовые колебания температур, большое количество переходов через ноль. И монгольские дорожники, конечно, заинтересовались нашей продукцией, ведь это возможность обеспечить на дорогах круглогодичную разметку.

Второе масштабное производство, которое посетили гости – компания «КРАСДОРЗНАК». Здесь представителям делегации показали полный цикл создания дорожного знака, от металлической подложки до печати масок знака на светоотражающей пленке, рассказали о собственных запатентованных технологиях, повышающих качество дорожных знаков, и подробно ознакомили с теми преимуществами, которые отличают знаки местного производства.

– Посетив площадки ГК «БРИЗ», лично ознакомившись с процессом производства и отдельно отметив высокий уровень контроля, мы удостоверились в качестве и надежности этой продукции, поэтому заинтересованы в дальнейшем сотрудничестве, – отметил генеральный директор КОО «Уйлсийн зам» Энхбаатар Доржхуугийн.

В рамках мероприятий «Российско-Монгольской инициативы 2018» Красноярск посетила делегация представителей администрации, департамента автодорожного развития, столичного транспорта и дорожной полиции города Улан-Батора.

Один из наиболее перспективных визитов состоялся на производственные площадки группы компаний «БРИЗ».



Делегация из Монголии на производственной площадке ГК «Бриз»

В завершении мероприятий «Российско-Монгольской инициативы 2018» делегация из Монголии встретила с главой Красноярска Сергеем Ереминым.

Вице-мэр Улан-Батора Баярхуу Пурвээгийн поблагодарил за теплый прием и отметил: «Улан-Батор и Красноярск имеют схожие климатические условия, а также по единой схеме строится работа городского транспорта. Поэтому мы бы хотели более активно взаи-

модействовать с вами в дорожной сфере».

Важным результатом встречи стало подписание соглашения о сотрудничестве монгольской стороны и группы компаний «БРИЗ». Таким образом, красноярская компания, оказывающая комплекс услуг по благоустройству автодорог, парковок и аэродромов, вышла на освоение нового сегмента рынка за рубежом.

Сергей РУЧКИН
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА

Новости

Двор – не трасса!

Во дворах Красноярска на дорогах появятся большие надписи, обращенные к водителям. Трафаретные таблички будут нанесены при въездах и выездах во дворах, призывающие водителей к внимательности.

Основная цель этих табличек – обязать автомобилис-

тов двигаться с минимальной скоростью по дворовой территории и быть также предельно внимательными при движении вдоль припаркованных автомобилей, так как в любой момент из-за них может внезапно появиться ребенок, пояснили в пресс-службе краевой Госавтоинспекции.

Таблички уже появились во дворах на ул. Чернышевского, 75 и ул. Калинина, 1 в рамках акции «Безопасный двор детям!».

Династия Петровых

Есть в Красноярском крае уникальная дорожная семья, второй такой наверняка нет. Даже не семья — самая настоящая династия. 10 сентября ее главе — Александру Тимофеевичу Петрову — исполняется 89 лет.

— АЛЕКСАНДР ТИМОФЕЕВИЧ, ВЫ ВСЮ ЖИЗНЬ ПОСВЯТИЛИ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ, РАССКАЖИТЕ, С ЧЕГО НАЧАЛАСЬ ЭТА ИСТОРИЯ?

— Для нас дороги судьбой стали. А все с моего отца началось, Тимофей Петрович, который является родоначальником нашей дорожной династии, много лет отработав на дороге. Мой стаж тоже маленьким не назовешь — 48 лет. Почти столько же и брат мой родной, Михаил Тимофеевич, на красноярских дорогах отслужил. Он водителем на Краснореченском дорожном участке был. По 40 лет дорожниками отработали и мои сродные братья, Виктор Павлович и Анатолий Павлович. Пошел по нашим стопам и один из моих сыновей, Александр, он уже 33 года в отрасли. И уже 18 лет трудятся дорожниками в отделе главного механика два внучатых племянника: Дмитрий Юрьевич (механик) и Михаил Юрьевич (диспетчер)...

— ПОДОЖДИТЕ-ПОДОЖДИТЕ, ЭТО ЧТО ЖЕ ПОЛУЧАЕТСЯ — В СУММЕ ОБЩИЙ СТАЖ БОЛЬШЕ 250 ЛЕТ?!

— Это только у нас, у Петровых. По нашей фамилии. А есть еще мои двоюродные и троюродные братья — Мохаревы и Кавалеровы. Там я вам точных цифр не назову, но тоже не меньше века в общей сложности наберется.

— АЛЕКСАНДР ТИМОФЕЕВИЧ, ЕСЛИ ВЫ 48 ЛЕТ ОТРАБОТАЛИ, ТО КОГДА ЖЕ НА ДОРОГУ ПРИШЛИ?

— В марте 1940-го года. Я в деревне Красная речка родился, что в Боготольском районе, она на Чулыме стоит. В одиннадцать лет устроился конюхом во вторую дистанцию Краснореченского участка ДЭУ-487. В те годы техники практически никакой не было, все на лошадях делали, поэтому конюх — это как сейчас механик или автослесарь, без него никуда было.

В 1941 году война началась, и нашему ДЭУ выделили землю для посевов овса на фураж, чтобы было чем кормить лошадей. Как сейчас помню, надел этот находился в 30 километрах от нашего дома, и мы, кто вспашкой посевов и уборкой урожая занимался, в шалаше в чистом поле жили.

В 43-м, когда 14 лет исполнилось, меня из конюхов до дорожных рабочих «повысили» — доверили возить на дорогу гравий. Возили на конных повозках с Красной речки до Тарутино,



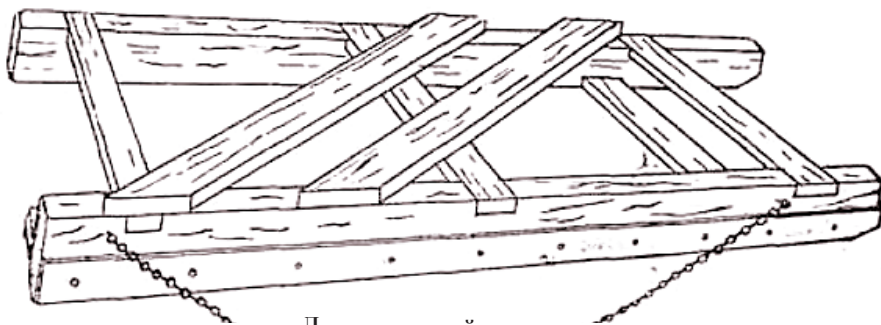
Для Александра Петрова дороги стали судьбой

вручную их сами грузили, сами разгружали. В 16 лет — к тому времени война уже закончилась — кюветы придорожные копал. И тоже все вручную, лопатами. Потом я дороги утюжил. Сначала на деревянном утюге — это такое специальное приспособление было, чтобы дороги ровнять, а после железные появились, с рычагом.

В 1949 году меня, как молодого, а значит — перспективного, в Томск направили — на трехмесячные курсы, на мастера-ремонтера.

— ТО ЕСТЬ ОПЯТЬ ПОВЫСИЛИ?

— Можно сказать и так. Только ремонтером мне поработать не довелось — в 1950 году призвали меня в Красную Армию. В те времена служба была не два года или год, как сейчас, а четыре. Попал я в войска МГБ — Министерства государственной безопасности, и первую половину срока своей службы провел в Литве — наше подразделение участвовало в ликви-



Деревянный утюг

дации бандформирований местных националистов. «Лесных братьев» по лесам гоняли. Не люди были, а звери. За два года в 222 боевых заданиях участие принимал.

А в 1952 году меня перевели в Туркестан – на иранскую границу. Заставу, на которую я попал, незадолго до этого целиком вырезали. И Сталин лично отдал приказ перейти границу и уничтожить бандитов. С задачей мы справились – одного офицера, правда, потеряли.

После войны мужчин было мало, народу в армии не хватало, и наша застава была укомплектована в лучшем случае на треть. Я был ефрейтором, потом старшиной. Командовал станкопулеметным отделением, и даже завкладом послужить пришлось – кем только не был, потому что людей не хватало. Зато у меня кобылка была, Зозуля, редкая умница. Когда складом

грейдером, погрузчики РУ, автомобили ЗиЛ, Уралец, ГАЗ, шнекоротор. Вот тогда-то я до 1967 года и поработал ремонтником – пригодились мои Томские курсы. Первый в нашей дорожной организации трактор у меня был. С башмаками, грейдер прицепной таскал. А я, когда еще рабочим был, – на этом грейдере. Потом, когда гусеничный трактор появился, я на него вместе с грейдером перешел.

– А ЧТО В 1967 ГОДУ ПРОИЗОШЛО?

– Мастером поставили. На нашем участке мастеров вечно не было – не держались люди, уж и не знаю почему. Вот меня и попросили: «Выручи нас, Александр Тимофеевич, хотя бы пару месяцев временно начальником ДРП побудь». – «Точно временно? – спрашиваю. – У меня же образования нет». – «Точно, точно!» Ну, я и согласился. И 26 лет после этого мастером отработал.

С 1979 года нашу дорожную организацию постоянно реформировали. Сначала объединили ДЭУ-64 и ДСР-4 – получилось ДРСУ-4, которое вошло в «Дирекцию автомобильной дороги Новосибирск–Красноярск», мы Московский тракт строили. В 1984 году наше ДРСУ-4 переименовали в Ачинское ДРСУ-1 «Красноярскавтодора». Теперь это – государственное предприятие Красноярского края «Ачинское ДРСУ», в котором генеральным директором работает мой младший сын Александр.

В 1975 году мне присвоили звание «Почетный дорожник», а в 1984-м – «Ветеран труда». Вот так до пенсии и проработал. А после пенсии – еще 4 года, но уже кочегаром, на своем же участке.

– НЕ ЖАЛЕЕТЕ, ЧТО СТАЛИ ДОРОЖНИКОМ?

– О чем жалеть? С одной стороны, конечно, на селе в плане работы особого выбора-то и не было, а с другой... Очень уж хорошее дело мы, дорожники, делаем. Как человеку без дорог жить? А с какими замечательными людьми меня судьба за эти годы свела... Петр Алексеевич Старовойтов, Виктор Михайлович Филонов, Георгий Семенович Есин, Анатолий Николаевич Клименко, Анатолий Иванович Чешуев – эти имена многим дорожникам хорошо известны.

– Александр Тимофеевич, чему самому главному в профессии вы, на ваш взгляд, научили своего сына?

– Строгости. И вниманию к людям. Это не только в дорожной – в любой профессии главное.

Екатерина ДУБЫНИНА
Фото из собственного архива журнала

Очень уж хорошее дело мы, дорожники, делаем. Дороги являются артериями жизни, связующим звеном. Как человеку без дорог жить?

заведовал, то откормил ее так – загляденье просто. Если к нам руководство из округа приезжало, всегда ее у меня просили для начальства подседлать – такая она ладная и справная стала.

– ВЫСОКОЕ НАЧАЛЬСТВО ПРИЕЗЖАЛО?

– Высокое. Тогда с Ираном экономические переговоры шли. Полковники приезжали, дипломаты, торговые представители, переводчики...

– ДОВОЛЬНЫ БЫЛИ ВАШЕЙ СЛУЖБОЙ?

– Довольны. Звание «Отличник погранвойск» присвоили. А совсем недавно, в мае этого года, наградили памятной медалью «100 лет Пограничным войскам России».

– ОТСЛУЖИЛИ – И ДОМОЙ, В КРАСНУЮ РЕЧКУ? ОПЯТЬ НА ДОРОГУ?

– Куда же еще. В нашем селе работы особо не было – только совхоз да дорожный участок, а образование у меня – три класса. Не до учебы мне в детстве да молодости было, семью помогал родителям кормить. Вернулся домой и снова дорожным рабочим стал, снова гравий вручную грузил – только теперь уже не повозки, а машины. Сооружали и устанавливали снегозащитные деревянные щиты, чтобы дороги от снега защитить – и тоже вручную. А в 1962 году, когда наше ДЭУ-487 переименовали в ДЭУ-64, в дорожные организации начала массово поступать техника – тракторы ЧТЗ, ДТ-54 с прицепными

– ВОТ ТАК «ВРЕМЕННО»...

– Сначала исполняющим обязанности, а потом, после того как на курсы повышения квалификации в Иркутск съездил, меня в этой должности утвердили.

Чем я горжусь, так это тем, что именно при мне наш дорожный пункт стал таким, каким он является и сейчас. Вместо деревянных навесов и сараев мы построили кирпичные боксы с грузоподъемными устройствами и смотровыми ямами, котельную, заправочный пункт, другие помещения...



За службу в армии Александр Петров награжден нагрудным знаком «Отличный пограничник»

ОАЗИС В СТЕПИ

Если спросить любого дорожника, где он отдыхал летом, редко кто не упомянет базу отдыха «Красноярский дорожник», расположенную возле озера Шира в Хакасии. В чем же секрет такой популярности?

Ответ на этот вопрос понимаешь сразу, как переступаешь порог базы – огороженная территория радует глаз чистотой и уютом, почти возле каждого дома есть беседки или места для отдыха, укрытые от палящего солнца зеленью, ровные дорожки перемежаются зелеными лужайками, на которых располагаются качели и горки для ребятни.

– Семьи с детьми стали гораздо чаще приезжать, увидели, что для малышей здесь раздолье – есть где поиграть на свежем воздухе, и при этом безопасно, тихо, – поясняет директор «Красноярского дорожника» Владимир Козлов. – После II вечера у нас время тишины – база рассчитана на одновременный прием до 400 отдыхающих, иногда бывает очень многолюдно, поэтому такая мера



Ветераны дорожной отрасли. Смена–2018

оправдана. Кстати, эту нашу идею уже и другие базы отдыха переняли.

Вместе с Владимиром Васильевичем прогуливаемся по территории базы. Сейчас здесь не так много отдыхающих – солнце скрылось за тучками, с неба капает легкий дождик.

– Да, погода нынче немного подвела, – сетует директор, – июнь был жарким, а вот в июле уже прохладнее стало, дождливее. Некоторых отдыхающих это пугает, но я считаю, что отдых на природе в любую погоду приносит пользу. Вы только почувствуйте, какой здесь воздух! А озеро! Красота. Для горожан, большую часть времени вынужденных проживать в плохой экологической обстановке, это просто санаторий.

Поглубже вдыхаю воздух, действительно, кажется, что он даже чуть отдает солью, как на море...

Картину дополняют всевозможные деревья, кустарники, клумбы с цветами. Этаким оазис посреди степи.

– Все вместе за посадками ухаживаем, пропалываем, поливаем, – рассказывает Владимир Васильевич. – Почва здесь глинистая, растения плохо приживаются, так мы специально привозим землю. Растения раньше тоже привозили отовсюду, но постепенно пришли к выводу, что лучше брать местные – они адаптированы к этим условиям. Обычно осенью едем на берег озера и берем саженцы сосенок, лиственниц. Одной отдыхающей так понравились наши лиственницы, попросила даже саженец для своего сада, взамен обещала в следующем году привезти вишенки. Сил, ухода, конечно, требуется много. Вот в прошлом году сосны стали сохнуть, кто-то мне сказал, что верхушки нужно срезать, я последовал этому совету и деревья пошли в рост. Теперь, проходя мимо них, иногда мысленно говорю: «Спас все же». Или вот лиственница одна погибала, видимо, неудачно как-то посадили ее. Не пожалел времени, пересадил, а теперь вот посмотрите на нее – красавица!

Какое-то время мы вместе любимся деревом с сильным стволом, устремившимся к небу макушкой, выше всех своих соседей.

– Я с самого начала постройки базы мечтал, чтобы здесь был сад, – прерывает молчание Владимир Васильевич. – Когда мы уйдем, деревья будут расти, напоминая о нас, о на-



Детям здесь настоящее раздолье



База отдыха – любимое место встреч

ших делах. Знаете, здесь есть одно особенное место.

Мы подходим к двум соснам: одна высокая, стройная, как свечка, а вторая коренастая, разлапистая. Под ней установлена памятная доска – «Дерево посажено в память о директоре Новоселовского ДРСУ Анашкине Александре Георгиевиче».

– Мы с Александром Георгиевичем, бывало, не раз ругались – я просил его что-то для базы сделать, он ворчал, но обязательно помогал. Когда его не стало, мы как раз сосны высаживали. Я поехал на берег и выбрал для него саженец – он и вырос с раскидистой кроной, такой же, как Александр Георгиевич был – с буйной копной волос на голове. По-моему, дерево – это хорошая дань памяти человеку.

Пройдя по улице Дорожников, мы поворачиваем на улицу Красноярскую. Интересно у Владимира Васильевича, сколько же здесь всего улиц?

– Три, – отвечает. – Центральная улица Дорожников, с нее эта база и началась. Позже появилась вторая – мы заложили ее в годовщину Победы в Великой Отечественной войне, вот в честь этого и назвали ее улицей 60 лет Победы. А третья – Красноярская – образовалась не так давно на месте пустыря. Теперь тут возвышаются красивые дома из калиброванного бруса, все как на подбор. Каждый дом пронумерован. И гостям так проще ориентироваться, и нам удобнее. Получился такой маленький городок.

Есть у базы и свои традиции. Например, уже шестой год подряд в начале августа на две недели сюда приезжают спортсмены Академии борьбы им. Д.Г. Миндиашвили. Традиционно закрывают сезон ветераны дорожной отрасли, которые

приезжают сюда на отдых. Вот и в нынешнем году на базе отдыхали 32 ветерана из КрайДЭО, Ачинского, Минусинского, Новоселовского филиала Балахтинского ДРСУ.

– Как здесь здорово! А озеро – это же эликсир здоровья. Мы даже с собой домой эту воду берем, чтобы зимой лечить суставы. Большое спасибо директору Новоселовского филиала Балахтинского ДРСУ Александру Павловичу Плясунову, что не забывает нас, дает возможность так замечательно отдохнуть, – поделились впечатлениями Любовь Кирилловна Герасименко и Мария Борисовна Прохорова.

– Каждый год приезжаем сюда дружной компанией, это уже стало для нас доброй традицией, спасибо руководителю Ачинского ДРСУ Александру Александровичу Петрову за это. На базе нас всегда тепло встречает директор Владимир Козлов, организует для нас экскурсии на озера, на Туимский провал, проводит вечера, в общем, отдыхаем на «отлично», – рассказал Юрий Александрович Кочнев, ветеран Ачинского ДРСУ.

Нужно сказать, что «Красноярский дорожник» известен и за пределами нашего региона.

– К нам приезжают отдыхающие из Тюмени, Томска, Кемерово, Москвы, Белоруссии, – рассказывает Владимир Васильевич. – Многие отдыхают не первый раз, привозят родных, знакомых. Приятно, когда на базе оживленно, вечером обжигу территорию – где-то костер горит, где-то песни поют. Это хоть и беспокоеное, но самое мое любимое время, ведь человек жив, пока живет его дело.

Людмила ШЕВАНИКОВА
Фото автора



Озеро Шира буквально за калиткой базы

ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ

Кристина и Юрий Рачковы, отдыхающие из Канска:

– Мы второй раз приезжаем на базу «Красноярский дорожник», очень довольны. Удобно, что база расположена на озере Шира, рядом озеро Иткуль, Туимский провал... Можно выбрать отдых на любой вкус. Дом уютный, комфортный. В общем, мы очень довольны отдыхом здесь.

Михаил Замаратский, начальник проектного отдела ООО «Мостовик-Центр»:

– Мы с семьей уже 12 лет каждый год приезжаем сюда. За это время база «расцвела»: стало уютней, комфортней, спокойней по вечерам. Радует, что на базе работает столовая, где очень вкусно готовят. Рядом рынок, где можно купить интересные сувениры, попробовать плов или лагман. Красивая природа вокруг, особенно люблю бывать на территории старого пляжа и пройтись по аллейке вдоль санатория.

Максим Ашлапов, водитель-механизатор Ачинского ДРСУ:

– Наша семья здесь впервые, впечатления только положительные. Понравилась и сама база, и живописное озеро. К сожалению, погода немного прохладная стояла, но для нас это не стало преградой – купались все три дня. Комфортный дом также добавил положительных эмоций, отдыхать в таких условиях одно удовольствие. Планируем приехать сюда и в следующем году.

Римма Плавская, начальник отдела имущества КрайДЭО:

– Я первый раз приехала отдыхать на базу «Красноярский дорожник» еще когда она только строилась. Вагончики стояли в чистом поле, рабочие строили дома. Мы жили в щитовом домике, он немного продувался, комары залетали, но впечатления все равно остались только положительные. С каждым годом база становится лучше, дома стали благоустроенные, кухни оборудованные – живи и радуйся. Даже просто по территории пройти приятно – возле каждого дома цветы, деревья, удобные дорожки, для детей есть все необходимое. Здесь же располагается банька, попариться в которой одно удовольствие. Одним словом, все, что нужно для хорошего отдыха, здесь есть.

Тропа Ивана Ярыгина

2 августа в заповеднике «Столбы» состоялось открытие памятного камня в начале экотропы в честь советского и российского спортсмена, двукратного олимпийского чемпиона по вольной борьбе Ивана Ярыгина.



Торжественное открытие. Сamed Юсубов и Алексей Шумаков

В мероприятии приняли участие почетный гражданин города Дмитрий Миндиашвили, олимпийский

чемпион Алексей Шумаков, председатель Союза журналистов России Владимир Соловьев, руководитель Союза журналистов Красноярского края Дмитрий Голованов, директор Красноярского филиала ГП «КрайДЭО» Сamed Юсубов, благодаря поддержке которого ГП «КрайДЭО» выступило инвестором инициативы Союза журналистов Красноярского края по установке памятного знака: камень был добыт на карьере Красноярского филиала КрайДЭО «Кордон», специально обработан, покрыт лаком и доставлен в заповедник.

Сама комбинированная экологическая тропа, в начале которой установлен мемориальный камень, располагается на том самом месте, где Иван Ярыгин готовился к соревнованиям по вольной борьбе и совершал пробежки до турбазы и Первого столба. Красноярские борцы по сей день тренируются на этой тропе, поддерживая добрую



Памятный камень в честь Ивана Ярыгина

традицию. Обустроить экотропу по современным технологиям планируют в ближайшее время при содействии ООО «Русал». В основе ее будут использованы винтовые сваи и грунтовая подсыпка, протяженность тропы составит 2 км. Содержанием экотропы будет заниматься туристско-спортивный центр. По словам его директора Василия Грошева, первые соревнования по бегу здесь пройдут в середине октября. «Также для активных «столбистов» в нашем павильоне мы планируем сделать кабины для переодевания и хранения одежды», – добавил он.

Екатерина ГАЛКИНА
Фото Дмитрия ШАБАЛИНА
«Городские новости»

Летописец нашего края

В августе наш друг и коллега Юрий Суетов отметил свой 65-летний юбилей. Имя Юрия Владимировича хорошо известно в профессиональной среде нашего края. Кинорежиссер, теле- и кинооператор высшей категории, он награжден Почетным Знаком Союза журналистов России «За заслуги перед профессиональным сообществом», по-прежнему полон сил и творческой энергии и активно участвует в работе Союза журналистов Красноярского края.

Всю свою жизнь посвятил Суетов документальной киножурналистике и краевому телевидению, где он проработал без малого четыре десятка лет. Без отрыва от любимого дела окончил режиссерский факультет Восточно-Сибирского государственного университета культуры в г. Улан-Удэ. Затем была учеба в институте повышения квалификации при Гостелерадио СССР, после которой он получил диплом режиссера-телеоператора.

Юрий Владимирович Суетов участвовал в создании многих документальных фильмов о жизни нашего края, которые неоднократно демонстрировались на федеральных телевизионных каналах страны. В архивах телестудии хранятся кадры первых лиц страны, которых запечатлел Юрий Владимирович.

За годы своей творческой деятельности Юрий Суетов объехал весь край с юга на север и с запада на восток, дважды бывал в командировках в горячих точках в Азербайджане и Чечне. Все, кто с ним работал и работает, отмечают его профессионализм и нетривиальный подход к работе, порядочность, честность и высокую ответственность. Юрий Суетов стал наставником для десятка журналистов, которые работают на телевидении.

Юрий Владимирович воспитал двух великолепных детей, а свободное время, которого и сейчас у него не так и много, посвящает



своим внукам, которых уже трое.

Редакция журнала «Транспортный комплекс Красноярья» присоединяется ко всем теплым словам, что звучат в эти дни в адрес Юрия Владимировича, и желает ему дальнейших творческих успехов, интересных проектов и долгих лет жизни! Юрий Владимирович, мы вас любим!

Железное кольцо Красноярска

Платформа построена по современным стандартам, с соблюдением требований комфорта и безопасности пассажиров: построены крытые навесы с лавочками для сидения, наземные пешеходные переходы через пути, в темное время суток работает светодиодная система освещения, платформа оборудована пандусами, уложена тактильная плитка. Планируется, что рядом с о.п. «Тихие зори» появятся зеленые насаждения, а на прилегающей территории железнодорожники разобьют сквер.

– Мы прикладываем много усилий для того, чтобы красноярцы с комфортом пользовались городскими электропоездами, и активно готовимся к Универсиаде, чтобы достойно встретить ее гостей. Остановочный пункт «Тихие зори» – уже шестая новая пассажирская платформа, построенная за последние четыре года РЖД в краевом центре, – рассказал на церемонии открытия платформы начальник Красноярской железной дороги Вадим Владимиров.

Открытие платформы также является важным этапом в обеспечении эффективного транспортного обслуживания жителей и гостей Красноярска – в 200 метрах от нее находится остановка шести городских автобусов, что дает возможность пассажирам пользоваться мультимодальными маршрутами.

– Станция повышает транспортную доступность микрорайона «Тихие зори», улиц Свердловская, Саянская, Базайская. Это вклад в формирование новых современных стандартов общественного транспорта Красно-

В Красноярске открылась новая пассажирская платформа «Тихие зори», построенная Красноярской железной дорогой в рамках развития инфраструктуры городского железнодорожного кольца к Универсиаде. Платформа, расположенная вблизи спортивного комплекса «Платинум Арена Красноярск» и микрорайона «Тихие зори», стала 28-м остановочным пунктом проекта «Городская электричка».



В открытии платформы приняли участие начальник КрасЖД Вадим Владимиров, министр транспорта края Константин Димитров и глава Красноярска Сергей Еремин

ярской агломерации, – считает мэр Красноярска Сергей Еремин. – Я благодарен железнодорожникам за развитие проекта «Городская электричка», которое идет прогрессивными темпами. У них правильный, прагматичный взгляд в будущее, ведь со временем именно железная дорога станет основой транспортной системы растущего мегаполиса.

Нужно отметить, что до конца 2018 года КрасЖД в рамках совместного с Правительством Красноярского края и администрацией города Красноярска проекта «Городская электричка» планирует завершить строительство остановочного пункта «Бобровый Лог» – еще один шаг к созданию в Красноярске полноценного внутригородского кольца с 32-мя остановочными пунктами. Таким образом, городская электричка может стать достойной альтернативой другим видам общественного транспорта, тем более, ее популярность среди жителей Красноярска растет с каждым годом. Так, с 2012 года количество пассажиров увеличилось на 75%. В 2017 году городскими электропоездами перевезено уже 1 миллион 330 тысяч человек. В первом полугодии этого года – почти 680 тысяч, прирост составил 20%. Более 5 тысяч жителей Красноярска ежедневно отправляются на электропоездах на работу и учебу.

Фото пресс-службы министерства транспорта Красноярского края



– Городские электропоезда – элемент современной транспортной инфраструктуры Красноярска, ориентированной на комфорт пассажиров и экологическую культуру. – говорит генеральный директор АО «Краспиргород» Эдуард Быков.



фото: Ю. Сурикова

На концерт памяти Хворостовского пришли тысячи красноярцев

С Днем рождения, Красноярск!

25–26 августа столица Красноярского края отметила юбилей – праздничные мероприятия проходили под девизом «Красноярск: без десяти 400».

ПОДАРОК К ПРАЗДНИКУ

Яркий подарок от компании «Норильский никель» город получил накануне празднования юбилея – вечером 24 августа Коммунальный мост буквально засиял разными красками. Гости и жители Красноярска стали зрителями необычного светового шоу: под звуки музыки в исполнении Красноярского городского духового оркестра была запущена подсветка Коммунального моста. Как рассказали в администрации города, всего запрограммировано 7 режимов иллюминации, каждый из них будет зажигать по случаю соответствующего праздника. В обычные дни в темное время суток подсветка моста будет монохромной. Глава Красноярска Сергей Еремин, присутствовавший на торжественном открытии обновленного моста, подчеркнул уникальность события: «Мы инкрустировали огнями наш легендарный исторический объект, который более 50-ти лет назад связал два берега Красноярска. Благодаря нашим партнерам

мост получает сегодня новую жизнь. Это уже столичная история Красноярска».

ПРОГУЛКА ПО ГОРОДУ

В День города красноярцы и гости столицы края могли выбрать для себя один из четырех предложенных организаторами тематических маршрутов: гастрономический, семейный, маршрут здоровья и маршрут увлечений. Последний, к слову, был одним из самых зрелищных – гостям мероприятия предлагали различные мастер-классы и занятия по интересам, всего 50 тематических площадок. Как отметил режиссер праздника Максим Гуревич, торжество задумывалось как прогулка по улицам города.

Помимо традиционного проспекта Мира празднование юбилея города развернулось еще на нескольких площадках – на островах Татышев и Отдыха, где состоялось открытие городского фестиваля по плаванию в холодной воде «Енисеюшка – 2018»,

в сквере имени А.С. Пушкина, на набережной, где работала «Творческая поляна», на Театральной площади, в «Роевом ручье» и на площади у Храма Христа Спасителя, где прошел Яблочный спас.

Праздничные локации посетили помощник Президента Российской Федерации Игорь Левитин, находящийся в Красноярске с рабочей поездкой, временно исполняющий обязанности губернатора Красноярского края Александр Усс, мэр Красноярска Сергей Еремин. Они не только прониклись праздничным настроением, но и проинспектировали благоустройство краевой столицы, в том числе побывали на одном из объектов в Советском районе Красноярска – участке на улице Молокова, где идет ремонт в рамках стратегического федерального проекта «Безопасные и качественные дороги».

– Сегодня мы справляемся с реализацией программы лучше, чем в прошлом году. Среди подрядчиков – организации, которые владеют асфальтобетонными заводами, лабораториями, современной дорожной техникой, квалифицированными рабочими. Основные работы выполнены. Сейчас идет благоустройство. Впереди нас ждут дорожные работы, которые будут выполняться дополнительно уже за счет краевого бюджета. Всего в этом году мы отремонтируем 157 км дорог, это 15% от всей

дорожной сети города, – отметил Сергей Еремин.

Игорь Левитин высоко оценил качество ремонта: «Благодаря федеральной программе мы сможем вывести крупные города нашей страны на тот норматив, который требует сегодня указ Президента России. Деньги, которые были выделены на реализацию программы для Красноярска, город расходует эффективно. И это очень хорошо, так как не все субъекты нашей страны успевают осваивать средства».

Остался доволен благоустройством и и.о. губернатора Красноярского края Александр Усс: «Результат благоустройства, помимо самих дорог, сегодня радикально отличается от того качества и темпов работ, которые были раньше. Конечно, местами есть кое-какие недочеты, где-то возникает вопрос, к примеру, к укладке плитки. Но, поверьте, все это поправимо. Считаю, что у красноярцев есть все основания поблагодарить и подрядчиков, и руководство города за организованность и ответственность, которую они сегодня проявляют».

ПАМЯТИ ХВОРОСТОВСКОГО

26 августа, в воскресенье, в рамках Дня города на площади Мира состоялся благотворительный концерт «Хворостовский и друзья – детям. В память о Диме». Под музыку Красноярского академического симфонического оркестра для зрителей в этот день выступили оперные звезды мирового уровня – Хибла Герзмава, Борислав Струлев, Ильдар Абдразаков, Стивен Костелло, Айгуль Ахметшина и другие. За режиссерским пультом – друг Дмитрия Хворостовского Константин Орбелиян. Сборы от продажи билетов будут направлены для оказания помощи подопечным благотворительных фондов «Русфонд» и «Счастливые дети».

Ирина ИВАНОВА



Игорь Левитин, Александр Усс и Сергей Еремин оценили ремонт улицы Молокова



Готовимся к Универсиаде-2019!



Дядя Степа напоминает о правилах безопасного движения на улицах города

ИЗ ИСТОРИИ

До 1919 года включительно День города в Красноярске отмечался 19 августа, в праздник Преображения Господня. Эта дата соответствует историческим документам, согласно которым отряд Андрея Дубенского заложил в этот день (6 августа 1628 г. по старому стилю) «первое бревно» Красноярского острога. Острог был построен за 12 дней.

С установлением советской власти традиция празднования Дня города прервалась и возобновилась лишь в 1978 г., когда Красноярск отпраздновал свое 350-летие. Праздничные мероприятия продолжались целую неделю, с 12 по 19 августа.

К юбилею ждали генерального секретаря ЦК КПС Леонида Ильича Брежнева, правда, он приехал в Красноярск раньше – наградил город орденом Октябрьской революции.

Утро 12 августа началось с праздничного митинга на площади Революции. Со всего города подтягивались колонны трудящихся. Гвоздем программы стала речь Героя социалистического труда, токаря завода «Сибтяжмаш» И.И. Шалькова. Он зачитал послание к красноярцам 2028 года, после чего письмо к потомкам вместе с юбилейными номерами газеты «Красноярский рабочий» и «Красноярский комсомолец» положили в металлическую капсулу и замуровали под одной из плит на новой городской площади – имени 350-летия Красноярска.

В день города музыканты симфонического оркестра Ивана Шпиллера играли под открытым небом на набережной Енисея. На Центральном стадионе выступали звезды советской эстрады.

«Легкое метро»

В этом году трамвайное сообщение Красноярска отмечает юбилей – 60 лет назад, в 1958 году было организовано трамвайное управление и депо, открыто движение по проспекту им. газеты «Красноярский рабочий» (маршрут: «Предместная площадь» – «КрасТЭЦ»).

Хотя первая попытка запустить в Красноярске трамвай была сделана еще до войны, когда директору Красмашстроя Александру Петровичу Субботину удалось раздобыть трамвайные вагоны. Анатолий Ильин в своем очерке «Первый директор» (в книге «Наш рабочий район», Красноярск, 2002) рассказывает: «С легкой руки директора в Красноярске чуть не побегал первый трамвай. Осенью 1935 года он где-то достал 4 трамвайных вагона и начал земляные работы по линии заводоуправление – Затон. Но Субботину не удалось раздобыть рельсы. Тем временем некоторые труженики уже вздыхали о зря потраченных деньгах,

считая трамвай барской замашкой. Они свыклись с ежедневными поездками в товарных вагонах «Тани-мотани». Труба паровоза серии «Т» выбрасывала жирную сажу, оседавшую на лицах и одежде пассажиров. При этом люди только посмеивались: «Таня плюется». После смены усталые рабочие садились прямо на пол, усеянный остатками извести, цемента и угля. Женщины с трудом забирались в вагоны без подножек».

Только в июне 1956 года в Красноярске началось строительство трамвайных и троллейбусных линий в том виде, к которому мы все привыкли. Комплекс необходимых работ был завершен к 1958 году – 29

апреля по городу впервые прошел трамвай. По воспоминаниям вагонновожатой первого трамвая Галины Артемьевны Беляевой, в тот день на пути следования их массово встречали красноярцы, которые радостно приветствовали этот долгожданный общественный транспорт, поскольку автобусы ходили редко, и рабочие часто опаздывали на Красмаш. Всего в то время на линии работало 19 вагонов: 10 МТВ-82 и 9 – КТМ-1/КТП-1. В Красноярске также эксплуатировались вагоны БФ и КМ, эвакуированные из Москвы во время второй мировой войны. Протяженность первой линии составила 9,5 км.

17 октября 1961 г. было открыто трамвайное движение по Коммунальному мосту через Енисей. Правобережье города было связано с левобережьем трамвайной линией протяженностью 3,25 км. После открытия Коммунального моста в районе театра оперы и балета была организована трамвайная станция.

В последующие годы трамвайное сообщение получает стремительное развитие – вводятся новые маршруты, открываются новые трамвайные линии. В 1967 году по ул. 60 лет Октября открывается трамвайное депо № 2 вместимостью 150 вагонов, которое действует до сих пор. К концу 60-х – началу 70-х правобережье Красноярска было покрыто сетью трамвайных путей.

Одновременно с открытием Октябрьского моста в 1986 году по нему открылось и трамвайное движение с правого берега до площади Октябрьской. Трамвайная ветка проходила по ул. Мичурина через Октябрьский мост и заканчивалась сразу после проезда под ул. Партизана Железняка до пересечения с ул. Октябрьская.

Расцвет этого вида общественного транспорта пришелся на конец 70–80-е годы, когда приобретались новые вагоны, для удобства пассажиров трамваи оборудовали отоплением, а пассажиров было столько, что некоторые отчаянные парни даже ездили на крыше вагонов. В 1989 году руководство «Горэлектротранса» приняло решение выпускать на линию сцепку из трех вагонов, чтобы «разгрузить» пассажирский салон, но все равно трамваи были заполнены до отказа. Однако с наступлением 90-х годов трамвайные маршруты постепенно сокращаются. Так, в 1994 году было прекращено движение трамваев по Коммунальному мосту от театра оперы и балета, маршруты были видоизменены и сокращены до Предместной



Так ездили красноярцы на первом трамвае



Прокладка трамвайных путей на проспекте Красноярский рабочий. 1957г.



Первый трамвай

Мировой транспортный опыт говорит о том, что наиболее комфортное передвижение по городу обеспечивает модель IMOM intermodal oriented mobility, в основе которой лежат пять принципов организации городской транспортной системы. Ключевым звеном является создание мощной системы магистрального общественного транспорта. Его основная функция – обеспечение максимально комфортного и скоростного передвижения горожанина из одной точки города в другую, расположенную в десятке и более километров, а также соединении разных периферийных частей агломерации. В скоростной магистральной системе транспортную функцию выполняют такие виды транспорта, как: электрички, метрополитены, скоростной трамвай

площади, в 1997 году прекращено движение на участке «КрасТЭЦ – Шинный завод», маршруты 4 и 7 видоизменены и сокращены до КрасТЭЦ, пути демонтированы. Эта тенденция продолжилась и в 2000-х. В настоящее время в Красноярске осталось 51,2 км трамвайных путей; все они расположены в правобережной части Красноярска.

Однако желание возродить

былую славу и популярность трамваев, без которых красноярцы уже не мыслят свой город, витает в воздухе. Так, несколько лет назад, в 2013 году был создан план дальнейшего развития трамвая по всему городу. Сейчас в правительстве края рассматривают идею развития трамвайной сети в городе как альтернативу строительству метро.

По материалам интернет-источников

ИНТЕРЕСНО

Первая отечественная линия скоростного трамвая была открыта в 1978 году в Киеве. Другие отечественные системы скоростного трамвая, построенные в Волгограде и Кривом Роге (Украина), имеют подземные участки. В 70–80-е годы, не имея большого опыта подземного строительства, проектировщики предложили построить подземные участки по нормам метрополитена. В городах зарубежной Европы никого не удивит, что трамвай в небольшом тоннеле пропускают под центром города. Эстакадные участки для легкорельсового транспорта в нашей стране имеются лишь в немногих городах. Одна из таких эстакад, отделяющая трамвайную линию от плотного автомобильного потока на скоростной автомагистрали, построена в Кемерове, в составе комплекса нового Кузнецкого моста через Томь. Другие системы скоростного трамвая в стране построены в Усть-Илимске и Старом Осколе.

Василий Федорович Никитин, специалист треста «Сибтрансспецстрой», работавший в 50-е годы старшим прорабом на прокладке трамвайных путей от КрасТЭЦ до Предмостной площади (тогда – до поселка 1-го Августа), вспоминает об одной из поездок первой декады того мая: «...8 мая бригадир железнодорожников Евгений Новиков, главный инженер УНР Иван Ганус и я вместе с председателем Ленинского райисполкома Иваном Евдокимовичем Лобановым, главным инженером трамвайного парка и другими представителями городской власти и предприятий проехали по всему правобережью на первом в Красноярске трамвае. На всем десятикилометровом пути трамвай приветствовали флагами, а на Предмостной площади состоялся митинг, строителям были вручены грамоты горсовета, подарки...» («Годы свершений и надежд. 1942 – 1997». – Красноярск, 1997)

Великий Сибирский путь

Нынешний год для Транссибирской магистрали – юбилейный. 115 лет назад, 14 июля 1903 года, ее торжественно ввели в эксплуатацию.

История одной из самых масштабных строек началась в 1891 году, когда император Александр III подписал рескрипт: «Повелеваю ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей целью соединить обильные дарами природы Сибирские области с сетью внутренних рельсовых сообщений».

Этому предшествовали идеи, многочисленные разработки и изыскания – еще в 1837 г. инженер Н.И. Богданов в Париже впервые приносит предложение по строительству железной дороги от «Китайской границы до Нижегородской ярмарки», через 13 лет уже генерал-губернатор Восточной Сибири Н.И. Муравьев-Амурский предла-

составить 350 миллионов рублей золотом (по данным советской энциклопедии, в итоге израсходовано было в несколько раз больше). Общая стоимость строительства Транссиба с 1891 по 1916 год составила до 1,5 миллиарда рублей.

Масштабный проект потребовал несколько десятков лет для своей реализации, за это время было проложено более 7 тыс. км железной дороги, лучшие русские инженеры воплощали смелые идеи. Например, по проектам инженеров Н.А. Белелюбского, Л.Д. Проскуракова, Г.П. Передерия были созданы уникальные мосты Транссиба через реки Обь, Енисей и Амур.

Осенью 1896 г. завершилось строительство линии Челябинск –



Открытие железнодорожного моста в Красноярске

и Порт-Артуром было установлено 1 июля 1903 год, хотя через Байкал приходилось переправлять поезда на специальном пароме, только в 1905 году, когда была принята в постоянную эксплуатацию Кругобайкальская железная дорога, поезда смогли следовать по рельсам от берегов Атлантического до берегов Тихого океанов.

Строительство Транссибирской магистрали не только позволило связать территории протяженной страны, но и способствовало очень быстрому развитию регионов Сибири и Дальнего Востока. Так, только за первые десятилетия существования магистрали население Сибири увеличилось почти в два раза, а Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Хабаровск и Владивосток стали крупными промышленными центрами.

Интересно, что показателем изменившегося под влиянием магистрали отношения общества к возможностям и перспективам освоения Сибири стала отмена в 1899 г. сибирской ссылки.

Особую роль в развитии стальной магистрали сыграла электрификация, которая была начата с участка Москва-Пассажи́рская – Мытищи протяженностью 18 км. Этот отрезок был переведен на электропуть в 1929 году.

В 1956 году правительство утвердило генеральный план электрификации железных дорог, согласно

19 мая 1891 г. во Владивостоке будущий государь Николай II принял участие в открытии строительства Сибирской магистрали, символично заложив первый камень в основание железнодорожного вокзала

гает проложить железную дорогу от Хабаровска к побережью Тихого океана (к заливу Де-Кастри). В 1857 г. военный инженер полковник Д. Романов проводит соответствующие изыскания и составляет проект строительства железной дороги от реки Амур до залива Де-Кастри. А в 1880 г. инженер Островский представляет проект строительства трех островных дорог: Кама – Иртыш, Иртыш – Обь и Обь – Енисей.

Все эти витающие «в воздухе» идеи вылились в создание в 1890 г. комитета по строительству железной дороги под представительством наследника престола Великого князя Николая Александровича.

Согласно предварительным расчетам, стоимость строительства железной дороги должна была

Омск – Новониколаевск (1331 верста), а через два года был построен рельсовый путь Новониколаевск – Красноярск (714 верст). В 1899 г. было завершено строительство линии Красноярск – Иркутск (1018 верст), Китайского разъезда Сретенск (252 версты), паромной переправы через озеро Байкал. Открыто движение по Забайкальской железной дороге. Образована Сибирская железная дорога. Наконец, в 1901 г. в эксплуатацию была введена линия Китайский разъезд – граница Империи (322 версты). После этого началось движение поездов по Транссибу.

Регулярное железнодорожное сообщение между столицей империи Санкт-Петербургом и тихоокеанскими портами Владивостоком



Станция Боготол

которому одним из первых электрифицированных направлений должен был стать Транссиб на участке от Москвы до Иркутска.

Восточносибирская и Красноярская железные дороги во время электрификации стали своеобразным полигоном — здесь испытывались возможности повышения экономичности транспорта путем применения переменного тока. Благодаря этому должно было вдвое снизиться количество тяговых подстанций и экономилось значительное количество электроэнергии. Первым участком, сулившим подтвердить эффективность использования электровозов переменного тока, стал Красноярский.

21 декабря 1959 г. было открыто движение на запад от Красноярска до станции Чернореченской. А в январе 1960 г. первые электропоезда пошли от Красноярска до ст. Ключевинной на восток. Тем самым был завершён перевод на электротягу с переменным током первого в СССР грузонапряженного участка длиной

в 275 км. Завершение электрификации Красноярской магистрали произошло в 1964 году — после ввода в эксплуатацию участка Абакан-Тайшет («Трасса мужества»).

В 1990–2000-х годах был проведён ряд мероприятий по увеличению пропускной способности Транссиба. В частности, был реконструирован железнодорожный мост через Амур у Хабаровска, а знаменитый тоннель под Амуром стало возможным закрыть на реконструкцию. Тогда же был выведен из эксплуатации и заменен на новый знаменитый Царский мост через реку Енисей в Красноярске.

В 2002 году железная дорога из Москвы во Владивосток была полностью электрифицирована.

11 января 2008 года Китай, Монголия, Россия, Белоруссия, Польша и Германия заключили соглашение о проекте оптимизации грузового сообщения Пекин — Гамбург. В 2013 году введена в строй вторая смычка между китайскими железными дорогами и Транссибом. Время транзита из Китая в Германию по этому пути составляет 11–15 дней, что примерно на 20 дней меньше, чем морским путем.

В августе 2017 года Министерство транспорта, инноваций и технологий Австрии сообщило о намерении продлить Транссибирскую магистраль от Кошице (Словакия) до Вены. Строительство железной дороги с широкой колеёй может начаться в 2023 году.

По материалам интернет-источников



Любительский снимок, сделан студентом Императорского Высшего технического училища (после революции — МВТУ им. Баумана) Николаем Ильичом Трофимовым в 1903 году. Будущий инженер-механик проходил практику на Сибирской ж.д. ст. Иланская

Цифры и факты:

Хотя Владивосток является конечной станцией Транссиба, на ветке на Находку есть более удаленные от Москвы станции Мыс Астафьева и Восточный порт.

Высота необходимой насыпи в районе Красноярска достигла 17 метров, а на Забайкальской железной дороге высота кургана достигла невообразимых 32 метров!

Железнодорожный мост через реку Енисей в Красноярске был построен с учетом особенностей мощных ледовых потоков этой реки. Протяженность этого моста составила 1 километр. Расстояние между опорами достигало 140 метров, высота металлических ферм — до 20 метров. Строительство моста было завершено в 1899 году. В 1900 году на Всемирной выставке в Париже мост был удостоен золотой медали, также как и Эйфелева башня.

На разных этапах строительства железной дороги участие приняли 90 тысяч человек.

Ангатольская петля протяженностью в 7 км — самый крутой спуск Транссибирской магистрали (до озера Байкал с запада) — 27 км.

Единственным железнодорожным вокзалом в мире, сделанным из мрамора, является железнодорожная станция Слюдянка I (5311 километр).

Самый длинный тоннель Транссибирской магистрали — через реку Амур — 7 км (нерабочий). Самый длинный тоннель в эксплуатации — Тарманчуканский — 2 км. Всего же было построено 15 тоннелей.

Транссибирская магистраль пересекает 16 крупных рек в Европе и Азии, включая Волгу, Каму, Енисей, Амур и Иртыш.

Высшая точка пути: Яблоновый перевал — 1019 м над уровнем моря.

КРЫМСКИЙ МОСТ: история двухвекового строительства

19 марта 2014 года президент России Владимир Путин поставил перед министерством транспорта задачу построить Крымский мост в автомобильном и железнодорожном вариантах.

Строительство самого Крымского моста началось в феврале 2016 года. 16 мая 2018 года было открыто автомобильное движение по Крымскому мосту через Керченский пролив, плановый срок сдачи железнодорожного моста — декабрь 2019 года. Однако история создания моста, соединяющего Керченский и Таманский полуострова, началась гораздо раньше...

Впервые идея «соединить» Европу и Азию пришла к англичанам. В конце XIX — начале XX века они сумели проложить между Крымом и Кавказом по дну Керченского пролива телефонный провод для надежной связи со своей колонией — Индией. Используя этот опыт, они собирались построить и железнодорожный путь.

Так, в 1901 году английское правительство рассмотрело проект строительства железнодорожной магистрали от Лондона до Дели. При этом планировалось возвести два моста: один через Ла-Манш, а второй — через Керченский пролив. Однако проект так и остался только на бумаге из-за нехватки средств.

К идее строительства моста вернулся в 1903 уже царь Николай II. По его заданию проект моста разработали российские инженеры. Однако помешала Первая мировая война. В 30-е годы, в период индустриализации страны, о проекте вспомнил

Иосиф Сталин. Он планировал одновременно построить мост и реконструировать примыкающие к нему железные дороги. Магистраль должна была пройти с юга Украины от Херсона через Крым, далее по мосту через Керченский пролив, по Та-

Германии. Планам вновь помешала война — Великая Отечественная.

Когда в 1942 году немецкие войска захватили Крым, то изготовленные по заказу СССР металлоконструкции решили использовать по назначению и отправили из Германии в Керчь. Подготовительные работы они начали ранней весной 1943 года строительством железной дороги от станции Крымская до копы Чушка. Оттуда по направлению к крымскому поселку Жуковка стали возводить подходы к мосту через пролив протяженностью свыше 3,5 километра. Вскоре стройку заморозили, а летом 1943 года вместо моста немецкие военные инженеры спроектировали и построили подвесную канатную дорогу через Керченский пролив для переброски военных грузов блокированным войскам в районе Таманского полуострова.

Советский писатель Владимир Васильевич Карпов в своей повести «Полководец» приводит выдержку из мемуаров министра вооружений гитлеровской Германии Альберта Шпеера: «Весной 1943 года Гитлер потребовал начать строительство пятикилометрового моста для автомобильного и железнодорожного транспорта через Керченский пролив. Здесь мы уже давно строили подвесную дорогу, которая была пущена 14 июня (1943) и доставляла ежедневно тысячу тонн груза. Этого хватало для потребностей обороны 17-ой армии. Однако Гитлер не отказался от своего плана прорваться в Персию через Кавказ. Приказ о

КРЫМСКИЙ МОСТ В ЦИФРАХ:

Длина Крымского моста — **19 км.**

Его удерживают **596 опор.**

Длина арочных пролетов — **227 метров,**

высота — **35 метров.**

227,92 млрд рублей — итоговая стоимость всего проекта

манскому полуострову с выходом в район Новороссийска и затем вдоль всего Черноморского побережья Кавказа до Поти. Часть металлических деталей даже успели заказать в

строительстве моста он обосновывал необходимостью перебросить на Кубанский плацдарм войска и материальную часть для наступления...».



Апрель 1944 года: начало строительства моста через Керченский пролив. На снимке изображен момент установки первого металлического пролета краном-пилоном на западном берегу



Эскиз Керченского моста Сталина

Осенью, перед бегством с Таманского полуострова, гитлеровцы взорвали часть опор канатной дороги, однако полностью разрушить сооружение не успели.

В годы войны, в 1944 г. впервые в СССР был построен временный мост через Керченский пролив длиной более 4 км. Руководил его строительством Павел Михайлович Зернов, который с 1943 года занимался разработкой планов по восстановлению хозяйств после отступления вражеских войск.

Несмотря на сложности, мост был возведен в рекордно короткие сроки и введен в эксплуатацию спустя всего полгода.

Его построили в одном из самых узких мест Керченского пролива – от косы Чушка на Тамани до поселка Опасная севернее Керчи. Этот мост простоял до 20 февраля 1945 года, когда его разрушили наступающие со стороны Азовского моря ледяные поля. После этого некоторое время обсуждался вопрос о дальнейшей судьбе моста.

Вот что рассказал по этому по-

воду Григорий Афанасьевич Сирота, ветеран войны и труда, который в те годы был комсоргом в коллективе «2 К» – так называлась тогда стройка моста через пролив: «Под руководством известного инженера-мостостроителя Б. П. Константинова, – автора Крымского моста в Москве, в конце 40-х, в начале 50-х годов велось проектирование моста через Керченский пролив. Параллельно создавался большой коллектив строителей. По обоим берегам пролива располагались мостопоезда, которые уже возводили не только временные сооружения и базу, но и приступили к основному объекту. В связи со сложностью геологического строения дна пролива и слабых грунтов до утверждения проекта был построен один бык – одна из десятков промежуточных опор моста. На его возведение была затрачена огромная сумма».

Когда законченный в вариантах проект защищали, одним из аргументов заместителя министра И.Д. Гоцеридзе (как он рассказывал) было: «Это, товарищ Сталин,

будет «царь-мост», на что тот ответил: «Царя мы свергли в 1917 г.». И в начале 50-х годов вступила в постоянную эксплуатацию менее затратная морская паромная переправа.

В 1995 году Крымское акционерное общество «Крымэнергоресурсы» предложило свой проект двухъярусного моста длиной 5672 метра.

Это был только один из возможных проектов, которые тогда рассматривались.

В начале XXI века все большую популярность приобретал вариант не мостового, а тоннельного перехода через пролив. В 2000–2002 годах он даже считался основным и обсуждался в правительстве России и Кабинете министров Украины.

История почти двухвекового строительства Крымского моста завершилась 16 мая 2018 года, когда было открыто автомобильное движение по нему через Керченский пролив.

По материалам интернет-источников

Фильм про мост

Художественный фильм про транспортный переход через Керченский пролив между Республикой Крым и Краснодарским краем выйдет в прокат осенью. По информации Инфоцентра «Крымский мост», премьера кинокартины «Крымский мост. Сделано с любовью!» состоится 1 ноября 2018 года.

Фильм – романтическая комедия, режиссер – Тигран Кеосаян, оператор-постановщик – Игорь Клебанов, автор сценария – Маргарита Симоньян. В центре сюжета произведения – стройка моста в Крым и жизнь вокруг него. Это истории приезжих строителей и местных жителей, для которых Керчь и Тамань стали общим домом.

– Это фильм о любви в обстоятельствах стройки

Крымского моста. Он начинается в 40-е, во время войны, и заканчивается в наши дни, в день открытия движения по мосту, – рассказала Маргарита Симоньян.

Съемки фильма проходили в акватории Керченского пролива и на острове Тузла в условиях реального строительства. Действие развернулось на участках погружения свай, бетонирования опор и установки пролетов моста. Актеры работали рядом с инженерами, монтажниками, сварщиками, машинистами кранов, которые также стали героями художественного фильма.

В фильме снимались Ирина Розанова, Екатерина Шпица, Алена Хмельницкая, Лаура Кеосаян, Лариса Малеванная, Елизавета Мартинес-Карденас, Софья Зайка, Сергей Никоненко, Юрий Стоянов, Александр Ильин, Алексей Демидов, Артем Ткаченко, Сергей Газаров и другие. Картина выйдет в прокат осенью, премьера намечена на 1 ноября 2018 года.

СЕЗОН с Денисом Мацуевым!



Главный дирижер Красноярского академического симфонического оркестра Владимир Ланде

Концертами одного из самых востребованных пианистов мира откроет 65-й творческий сезон Красноярская краевая филармония.

Народный артист России Денис Мацуев приезжает в Красноярск каждую осень с двумя концертами. На этот раз в первый день виртуоз представит сольную програм-

му: 14 сентября в 19:00 в Большом концертном зале филармонии прозвучат шедевры фортепианной классики – соната №3 Бетховена, «Вариации на тему Корелли» Рахманинова и «Большая соната» Чайковского.

В программе второго дня, 15 сентября, пианист выступит в сопровождении Красноярского академического симфонического оркестра под управлением Владимира Ланде.

Также на большой сцене с оркестром сыграет победитель конкурса юных талантов «Синяя птица» Матвей Блюмин.

В программе этого вечера – Второй концерт для фортепиано с оркестром Прокофьева и Третий концерт Бетховена (солирует Денис Мацуев) и Концерт для скрипки с оркестром Мендельсона (солист Матвей Блюмин).

Сегодня Денис Мацуев не только один из лучших пианистов России и мира, но и президент международного Фонда «Новые имена»; имеет дипломы музыкальных академий Лондона, Рио-де-Жанейро. Многие годы музыкант является организатором, вдохновителем и директором разнообразных просветительских проектов, включая музыкальные фестивали. Активно занимается поиском, развитием и продвижением музыкально одаренных детей по всей России.

Китайские гастролы Ансамбля танца Сибири



Памятник заслуженному артисту России Михаилу Семеновичу Годенко

Свой 58-й творческий сезон, посвященный 100-летию Михаила Годенко, Ансамбль танца Сибири начал очень насыщенно. Коллектив уже выступил в поселке Новоангарск на открытии нового Дворца культуры. В среду, 29 августа, прославлен-

ный коллектив Красноярского государственного академического ансамбля танца Сибири имени М.С. Годенко в составе 53 человек отправился в гастрольный тур по Китайской народной республике. Гастроли продлятся месяц и начнутся на юге Китая, в городе Далянь. За время гастролей ансамбль выступит на самых престижных площадках страны и даст концерты в 15-ти городах: Гуанчжоу, Наньчан, Шанхай и др.

Народный артист России Денис Мацуев приезжает в Красноярск каждую осень с двумя концертами. На этот раз в первый день виртуоз представит сольную программу, состоящую из номеров золотого фонда Михаила Семеновича Годенко и ярких постановок современных талантливых хореографов-балетмейстеров.

Ансамбль не первый раз отправляется выступать в КНР; последние гастролы коллектива прошли четыре года назад, где имели колоссальный успех у китайского зрителя.

Коллектив возвращается на родину 29 сентября и сразу начинает готовиться к концертному туру по России, который пройдет с 10 октября по 10 ноября 2018 г.



Государственный академический Ансамбль танца Сибири им. Михаила Годенко

На суд китайских зрителей ансамбль представит кон-