

Автор-составитель
Ф.Н. Нургалиев

Дороги - СВЯЗЬ С МИРОМ

(Материалы по истории дорожного строительства
Караидельского района РБ)

Караидель-2017

От автора-составителя

В сборник включены публикации разных лет, увидевшие свет в газете «Караидель». Их авторами являются ветераны труда, а также районные журналисты. Сведения о них приводятся в конце книги.

Материалы в сборнике, за редким исключением, расположены в хронологическом порядке и сопровождаются датами их опубликования в газете.

Напомню читателям, что свои исследования дорогам нашего района посвящали подлюбковский краевед С.Ф.Сахратуллин («Бирская старина», кн.2., гл.Х. - Бирск, 2000) и караидельский писатель Раис Риянов («Символы на скалах», очерк «Пути-дороги». - Бирск, 2004).

Считаю, что данный сборник пополнит краеведческую литературу и сослужит в деле изучения малой родины добрую службу.

Зовут дороги в Караидель



*Я с волнением не справляюсь:
Через пару каких-то дней
Решено и подписано: отправляюсь
В край с названием Караидель.*

*Был отец мой оттуда родом,
И рассказы его о былом,
О стремленьях к святой свободе
Поселились в сознании моем.*

*Ностальгия моя неуместна:
Мне не выпало жить в тех местах,
Но манила с раннего детства
Беспокоящая мечта.*

*Мнились мне густо-черные воды
Речки с мрачным названием Кара,
Где русалки любого готовы
Затянуть в свою сеть навсегда,*

*Где под деревом каждым спрятан
Дух злоеущий, готовый поймать,
На своих растопыренных лапах
Заевавшихся укачать...*

*Сказки детства давно позабыты,
Но среди будничных мини-идей
Просыпается зов первобытный:
«Заждалась тебя Караидель!»*

*Еду я! Но не в лес, а к людям,
И не к нимфам, не к шурале.
Еду с верой, что там добуду
Новый смысл бытия на земле.*

Ольга Емельянова.

Древний путь имеет богатую историю

С древних времен через наш район пролегал караванный путь, который связывал Сибирь с Поволжьем. Он действовал и во время Золотой Орды, и во времена существования Сибирского и Казанского ханств. В 18 веке по нему был построен тракт, получивший название Малый Сибирский (Большой Сибирский проходит через Пермский край на Екатеринбург и далее). Пролегавший через Бирск, Явгильдино, Байкибашево, Байки, Бердяшский перевоз, Апрелово, Каирово, Бартым, он доходил до города Златоуст.

Во время башкирских восстаний по тракту активно передвигались как повстанцы, так и карательные команды. В сентябре 1824 года через нашу местность по пути в Златоуст проехал российский император Александр Первый. В Явгильдино царский караван поменял уставших коней на свежих, а в Бердяше переправился через Уфимку.

В 1825-1827 годах старшина Балыкчинской волости Шафей Мустафин через горы от Староабызово (сейчас этой деревни нет) до Байков проложил прямую дорогу. На реке возник Шафеев перевоз. Бердяшская переправа потеряла свое значение.

По старинной дороге на Горькую линию (граница с Казахстаном) в тридцатые годы 19 века переселяли наших ельдякских казаков, гнали на каторгу арестантов. В сентябре 1843 г. по Малому Сибирскому тракту с востока на запад проследовал известный российский генерал и путешественник И.Ф.Бларамберг (1800 - 1878). В своих воспоминаниях он писал: «Особенно красивы окрестности башкирских деревень Айлино и Каирово. Переправившись через реку Уфу, я заночевал в Байках, проехав 133 версты». По этой дороге в 1909 году после ограбления для нужд РСДРП железнодорожной кассы в Миассе в наши места уходил будущий первый председатель ЧК Башкирии Петр Зенцов со своими боевиками, спасавшиеся от преследования жандармов.

Летом 1919 года, преодолев Уфимку, по данному тракту наступала на восток красная 27-я дивизия А.Павлова из пятой армии М.Тухачевского.

В советское время трасса получила название Бирск - Златоуст. В 80-90-е годы прошлого века от Бирска до Караиделя была проложена и заасфальтирована новая автомагистраль. В начале нынешнего века была реконструирована остальная часть дорог (а по сути проложено новое полотно) на отрезке Караидель - Тастуба. В работе были задействованы и наши дорожники из ДРСУ, ДСПМК и ОАО «Магинский леспромхоз». Сейчас планируется асфальтирование этого участка древнего пути.

Ф.Нургалиев.

26 февраля 2011 г.



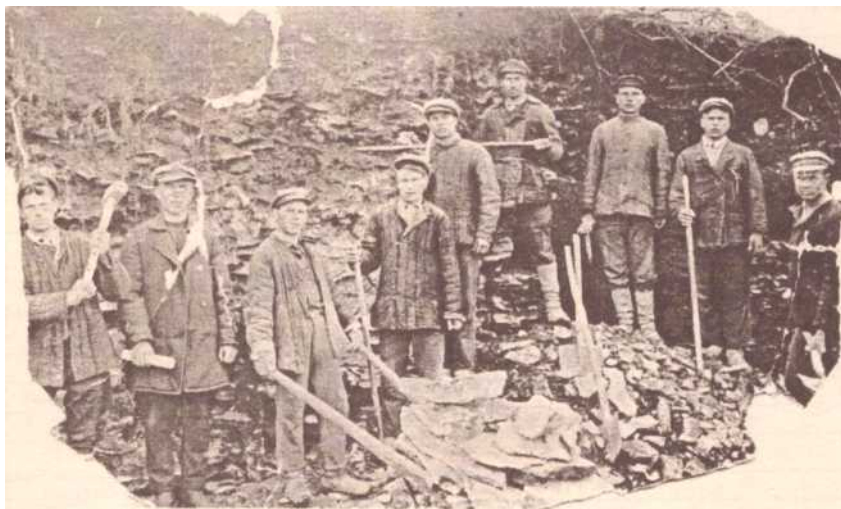
Этот старинный мост сложен из тесаных камней в 19 веке на северо-восточной окраине села Байкибашево на старинном тракте Бирск - Златоуст. Архитектурное сооружение возведено на рсчке Шилак (ныне пересыхающей летом), впадающей недалеко от этого места в речку Маму. Мама берет начало около деревни Аминово и вливается в Байкинку в самом селе Байкибашево.

Эта дорога и сейчас служит людям

Когда-то на берегу Уфимки километрах в 7-8 от Караиделя, там где мыс Мурзина, находились пристань и склады Заготзерна. Там располагались деревни Усть-Байки, Казаковка, Николаевка. По реке ходили пароходы, волокли баржи, груженные солью и прочим товаром. А с Заготзерна увозили хлеб - зерно.

Да и пароход являлся единственным средством передвижения из Караиделя в Уфу. Весной гудок первого парохода далеко был слышен. Ребятишки спешили посмотреть на пароход, а взрослые несли к нему что-то продать или перекупить. Дороги от Заготзерна до Караиделя не было. Пароходы ходили редко.

Сельский Совет находился в Караиделе (тогда его называли не Караидель, а Городок). У людей не было возможности добираться до него, если только дважды переплыть на лодке через Уфимку, да и деньги нужно было платить. Начальство Заготзерна решило наладить связь между предприятием и Городком, да и всеми прилежащими деревнями. Создали бригаду из самых лучших, сильных мужиков, которые трудились в Заготзерне грузчиками. Они разгружали баржи, загружали их зерном. Зерно таскали в мешках по трапу. Транспортеров не было, они появились уже позже. Все работы выполнялись



вручную. Бригаде поставили задачу: сделать дорогу - закоп.

И вот эти десять человек приступили к работе. Они взяли ломы, молотки, кирки, тачки и прочие инструменты и принялись за дело. И изо дня в день, от зари до зари кропотливо долбили ломом камни, прокладывали путь, чтоб пройти пешком и проехать на лошади. Труженики в лаптях и фуфайках с гордостью выполняли поручение. Вот и победа - готова дорога, которая соединила Заготзерно с Городком. Сколько было радости! **В послевоенные годы и мы, ученики, ходили по ней в**

Караидельскую школу. Всегда любовались с высоты красавицей Уфимкой, останавливались около скалы, как около памятника.

В 1937 году большинство этих трудяг репрессировали и отправили строить Беломорско-Балтийский канал. А в 1942 году во время Великой Отечественной войны их повезли на поезде на Дальний Восток, там тоже был непростой край работы. По дороге многие из них умерли с голоду и их похоронили где-то около Челябинска на кладбище репрессированных. А через 16 лет, в 1953 году, их реабилитировали.

Дорога, сделанная этими людьми, и по сей день живет. Только от байкинского моста (поворота на закоп) по ней проложен асфальт. Может, кто-то узнает своих родных на снимке, напишите, пожалуйста в редакцию газеты «Караидель».

Моему отцу (на фото слева второй) исполнилось бы в этом году 100 лет. А прожил он всего 39.

Спасибо Вам за Ваш доблестный труд. Низкий вам поклон! Вы оставили добрый след на земле.

М.Чистякова,

ветеран педагогического труда.

с.Караидель.

3 мая 2003 г.

На снимке: Те самые строители дороги. (Фото из семейного архива автора).

Станет автострадою подъем

Все плохое когда-нибудь кончается, однако никто не возьмется утверждать, что скоро не останется у нас плохих дорог, а все разбитые «грунтовки» превратятся в автомагистрали. Такого не может быть, иначе Россия перестанет, наверняка, быть Россией, с ее необъятными просторами и бесконечными путями-дорогами. В нашем отдаленном и глухом лесном краю никогда не закончится фронт работ для дорожных строителей, и мы еще долго будем жаловаться на постоянную «трясучку» и не засыпать за рулем от монотонности автострад. Лелея надежды на экономическое процветание района, мы тем не менее продолжаем понемногу строить дороги и в период финансового неблагополучия, и пример тому сложнейший участок, соединяющий микрорайон Молодежный с центром села Караидель.



Оператор-машинист В.Колташев.

Строительство дороги на горном участке подошло к завершающей стадии, а начались работы еще в прошлом году. Заказчиком выступило управление дорожного строительства (УДС) Минстроя Республики Башкортостан. Первым подрядчиком было уфимское четвертое строительное управление земляных работ (СУЗР-4) треста «Востокнефтепроводстрой» (ВНПС). Уфимские строители на мощной технике выполнили земляные работы: выровняли дорожное полотно до нужных кондиций, ликвидировали крутые склоны и повороты, разворотив скальные породы, расширили проезжую часть, четко обозначив обочины и нарезав кюветы.

Только после этого к работе приступила Караидельская ДСПМК. Дорога на Молодежный временно была закрыта. Рабочие построили два больших дренажных водоотвода, а затем двадцатипятисантиметровую дорожную подушку усердно готовили водители мехколонны, завозившие щебень, и автогрейдерист Владимир Гилев, а утрамбовывал полотно на тракторе с прицепным катком Владимир Александров.

На днях началось асфальтирование участка. Дорожные строители, увлеченные делом, работали на сложном и оживленном перекрестке в районе заготконторы и автозаправочной станции. На повороте двигался мощный укладчик на резиновом ходу, оставляя за собой ровную черную полосу асфальта. Вокруг деловито сновали люди, одетые в оранжевую спецодежду и вооруженные ручными орудиями труда, но при этом они больше покуривали табак и наблюдали за четкой работой блистающего свежей краской новенького агрегата. По всему было видно, что асфальтировать горный участок дороги подрядилось солидное предприятие, и трудно было распознать со стороны в бравых строителях местных доморощенных дорожников. И лишь подойдя поближе можно воочию убедиться, что трудятся здесь рабочие Караидельской ДСПМК под руководством опытного мастера Ф.Б.Галимова. Еще в прошлом году Флюр Баянович «командовал» простыми и безотказными прицепными санями-«калошей», а теперь в его распоряжении современная машина и все лучшие силы механизированной колонны.

В центре внимания, безусловно, новенький асфальтоукладчик ДС-191 пятисот четвертой модификации производства Брянского машиностроительного завода. Управляет громоздкой машиной оператор-машинист Владимир Колташев. Сегодня вся мехколонна трудится на строительстве 1300-метрового подъема-тяги, и успех дела во многом зависит от квалифицированных действий оператора и производительной работы укладчика.



- Очень хорошая машина поступила к нам на вооружение, - делится впечатлениями мастер Галимов, - маневренная, легкоуправляемая, производительная. За смену агрегат укладывает в дорогу 400-500 тонн асфальта - всю дневную выработку завода. Работать на такой машине одно удовольствие. Укладчик имеет складывающийся на шарнирах бункер-приемник, асфальт из которого затем подается транспортером в рабочий орган на шнеки, которые в свою очередь раскидывают черную массу аккуратным слоем на плиту выравнивания, движения которой регулируется гидравликой. Плита способна раздвигаться в разные стороны и работать в диапазоне от трех до четырех с половиной метра по ширине, и укладывать в дорожное полотно слой асфальта любой заданной толщины.

Асфальтовый завод ДСПМК в настоящее время работает без перебоев и с особым напряжением. На вывозке готовой продукции завода заняты водители самосвалов Нагим Тимергалиев, Ахсан Сафин, Василий Банников, Ришат Нафиков и Ринат Калимуллин. Их «КамАЗы» безостановочно доставляют асфальт на укладчик, который проворно крутится на обширной развилке дорог. И как бы ни совершенна была техника, без ручного труда на строительстве не обойтись. Но в колонне нет моды нанимать разнорабочих со стороны, в этом качестве трудятся и зарабатывают дополнительные деньги тракторист-бульдозерист Федор Чистяков, автогрейдерист Зиннур Хайдаров, «автобусник» Ринат Атнасурин, водитель дорожного катка Владимир Печенкин и другие механизаторы, не имеющие на данный момент своей срочной работы. Завершает технологическую цепочку Владимир Скорняков, работающий на тяжелом катке.

Асфальтирование идет быстрыми темпами и с хорошим качеством, и удивительно даже, что в деле заняты не пришлые варяги и не одна из многочисленных местных армянских бригад...



- Ничего удивительного, - словно прочитав чужие мысли, произнес подъехавший начальник ДСПМК М.А.Шайхутдинов. - Мы уже давно научились прилично работать и стали солидной и конкурентоспособной механизированной дорожно-строительной колонной. Хорошо потрудившись в прошлом сезоне, ДСПМК закончила год с прибылью. В январе на собственные деньги приобрели брянский современный асфальтоукладчик за один миллион семьсот тысяч рублей, но старую безотказную «калошу» пока не собираемся ставить на постамент, как музейный экспонат - она может еще пригодиться. Техника имеет свойство ломаться, а простои в летнее время в нашем деле недопустимы. Работы на участке предстоит еще много. Закончив укладку первого

семисантиметрового слоя и пролив полотно битумом, будем укладывать второй пятисантиметровый слой асфальта, а завершится строительство в августе сооружением металлических ограждений вдоль кромки крутого оврага...

Работа дорожников продолжалась, а автомобили, невзирая на запрещающие знаки и полное невнимание службы ГИБДД, сплошным потоком хлынули по неостывшему еще мягкому асфальту. Измучились автомобилисты на крутом и неудобном объезде, но нужно еще немного потерпеть и не мешать строителям. Скоро, совсем уже скоро будет новая безопасная дорога, отвечающая всем современным требованиям.



Н. Глухов.
8 августа 2001 г.

«Берег левый, берег правый» свяжет воедино мост

В деревне Абдуллино на дороге Магинск-Караяр через реку Большой Бердяш строится капитальный мост.

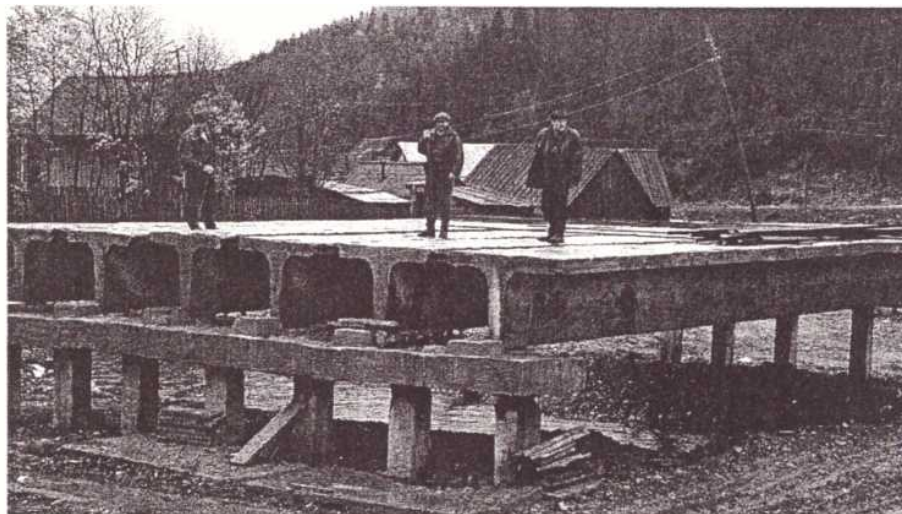
Работы начались в августе этого года. Ведет их Уфимское ООО «Строймостсервис». Эта организация уже знакома караидельцам. В прошлом году общество с ограниченной ответственностью смонтировало мост через реку Багазка в райцентре, около конторы лесхоза. Нынче летом мостостроители подняли береговые опорные сооружения будущего понтонного моста через Уфимку. Руководит работами подразделения М.Хусаинов. Мансур Карамович поясняет: «Наше предприятие действует уже двенадцатый год. География его работ - весь Башкортостан. Данный объект двадцать девятый по счету».

Нормативный срок возведения этого железобетонного перехода через реку - шесть месяцев. Но мостовики собираются завершить основные работы ко Дню Республики - 11 октября.

«Правда, если в район прибудет Президент М.Г.Рахимов, следуя по пути в Караяр, ему не придется проехать по нашему сооружению, - шутит М.Хусаинов. - Причина в том, что после заливки бетона нужно время, чтобы окрепнуть».

Мост представляет собой смонтированный из железобетонных конструкций переезд. Это - опоры, выстроенные четырьмя параллельными рядами, на которые уложены тавровые балки. Длина балок, укладываемых через русловой пролет, составляет 18 м, а через береговые - 12 м. Общее количество балок равняется восемнадцати.

Подразделение мостостроителей вооружено мощной техникой. Водители Александр Ганцев, Зуфар Арсланов и Евгений Михайлов на длинномерных «КамАЗах», которые они сами называют «балковозами», доставляют к месту назначения железобетонные изделия. Крановщики братья Алексей и Евгений Шагаевы заняты погрузочно-разгрузочными, а также монтажными работами. Виталий Шапиев - монтажник. Его напарник Александр Сагадеев по совместительству является шофером передвижной бетономесительной установки. Газоэлектросварщик Александр Шулепов сам же водит



«КамАЗ», в кузове которого находится все его сварочное хозяйство.

Дружный коллектив нынче думает достроить уже начатый переход на реке Малая Бердяшка (рядом с исчезнувшей деревней Старо-Абызово) на дороге Караидель-Магинск. Он же приступит к возведению еще двух капитальных мостов со сдачей их в эксплуатацию в следующем году. Один из них появится около деревни Бартым на дороге Караидель-Тастуба, второй - через речку Мага на дороге Караидель-Магинск.

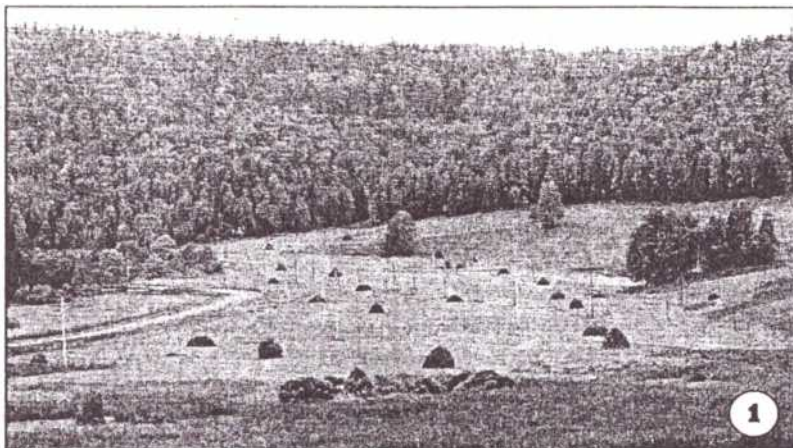
Ф.Нургалиев.

Фото А.Мухтасарова.

3 октября 2001 г.

Вторая жизнь исторического тракта

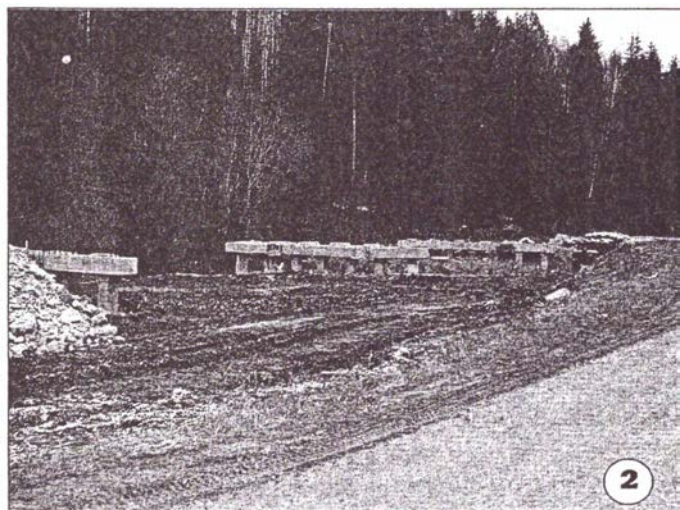
Ночью снежок присыпал тонким слоем окрестлежащие горы. Но в низине и в населенных пунктах, видимо, из-за тепла, белого покрова еще не было. Мы первый раз переезжали на «УАЗике» по понтонному мосту и еще не знали в точности правил. Оказывается, и туда, и назад за переправу легковых автомобилей установлена такса в 15 рублей. Все заверения о том, что переезд по понтону будет обходиться дешевле, пока не оправдываются. Говорят, что за груженный «КамАЗ» берут более 400 рублей. И поэтому лесозаготовители ОАО «Магинский ЛПХ», как только приведут в порядок трассу Караидель - Тастуба, думают вывозить свою продукцию через Сатку. Минуя, таким образом, понтон в Караиделе, который явился для них дорогим удовольствием...



Шафеева гора позади. Мы спустились в Абызово, исчезнувшую лет тридцать-тридцать пять назад деревню. Но следы человеческой деятельности присутствовали и здесь. «Унылая пора» тут иллюстрировалась многочисленными стогами сена (фото 1). А на речке Малая Бердяшка серели опоры строящегося капитального моста и поднятые до уровня береговых пролетов подьезды к переправе. Сооружение объекта (фото 2), ведет Уфимское ООО «Строймостсервис». Специалисты этого общества рассчитывают сдать железобетонный переезд уже в этом году.

Нынче на левобережье, как уже сообщалось, ведутся подготовительные работы для возведения еще двух таких мостов, сдача которых в эксплуатацию планируется в будущем году.

... Шел мокрый снег. Три большегрузных самосвала из Караидельского ДРСУ с берега реки Уфимки (около понтонной переправы) возили гравий на участок дороги от Абызово до Быргата. Когда



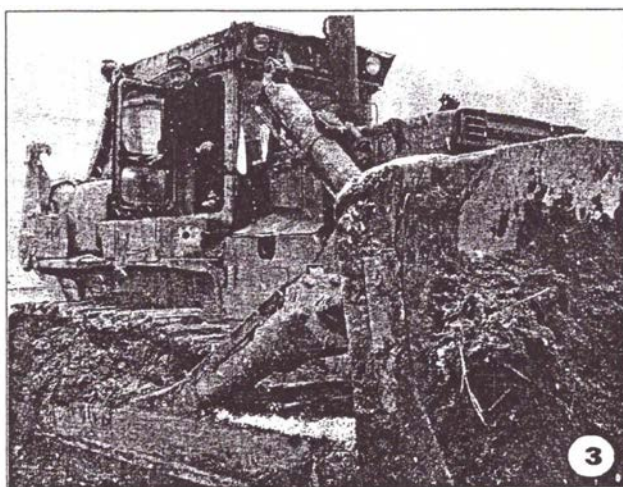
мы проезжали в сторону Каирово, автогрейдер и колесный трактор Т-150 с катком, принадлежащие доручастку, выравнивали и уплотняли этот отрезок пути.

Строящаяся дорога сворачивала в устье Быргатского лога и взбиралась в гору. Пройдя по плоскому хребту и распадкам, она устремлялась вниз и выходила за Апрелово на Малый Сибирский тракт, действующий с XVIII века (по одним утверждениям историков и исследователей с первой его трети, по другим - со времен Екатерины Второй). Затем новая трасса уходила вправо в Ачитский лог, чтобы, пройдя километры, вновь соединиться со старинной дорогой где-то в районе Широкого лога. Начиная с Апрелово, по новой магистрали проезда нет, и мы петляли по

старому разбитому тракту. Глядя на мимо плывущие склоны, заросшие густым лесом, на поляны и сенокосные угодья, задумываешься...

Этот путь, пусть и не такой древний, как Великий Шелковый, но тоже имеет свою историю. По нему, по мнению краеведов, тоже ходили торговые караваны, воинские отряды, обозы с различными товарами, в том числе с хлебом, металлом.

Исторический тракт Бирск - Златоуст (так он назывался в советское время) переживает второе рождение. От Бирска до Караиделя проложена новая автомагистраль. Сейчас развернуты работы по реконструкции остальной части, лежащей на левобережье района. В этом году в них активно задействованы наши дорожники из ДРСУ, ДСПМК и ОАО «Магинский леспромхоз». А двадцатого сентября на отведенном ей пятикилометровом участке приступила к делу организация «Уфалесстрой».



Когда мы подъехали, на месте слияния старой дороги и новой трассы стояли четыре «КамАЗа» (три из них с прицепами), груженные водопропускными железобетонными кольцами. Мощный гусеничный трактор стаскивал тросом с кузовов автомобилей эти конструкции. За рычагами японского «Комацу» сидел Дамир Шарафутдинов. Выходец из Чекмагушевского района, Дамир Галимьянович работает на стройках уже 20 лет. Участвовал в прокладке нефте- и газопроводов. Нынче летом Д.Шарафутдинов трудился на своем бульдозере в Мечетлинском районе. В сентябре «Комацу» погрузили на трейлер и доставили сюда.

- Моя задача, - рассказывает командир не боевой, а мирной машины, - произвести расчистку на отведенном участке, сгрести плодородный слой земли на обочину. А вон ту гору, куда поднимается дорога, по проекту придется срезать на 9 метров. Конечно, могут встретиться каменные глыбы, но ничего, не впервой, справимся - работа привычная. Скоро придут самосвалы и погрузчик, будем укладывать на подготовленную основу каменно-глиняную смесь. В карьере, расположенном рядом, частично я уже сбуртовал материал.

Разговор окончен. Дамир Шарафутдинов заводит приостывший двигатель, и японский гусеничный гигант (фото 3) плавно начинает утюжить караидельскую землю, на которую падают густые хлопья снега...

Дорога нужна. Хорошее, добротное шоссе. Необходимо оно и району, и республике. Трасса свяжет Башкортостан с Южным Уралом, Западной Сибирью, а возможно, и с Казахстаном, который нуждается в древесине, продукции лесопиления, изделиях из дерева. Ведь когда-то этот тракт оживленно работал на экономику. Помочь улучшить хозяйственное положение района и призвана обновляющаяся дорога, которая начала обретать вторую жизнь.

Ф.Нургалиев.
17 ноября 2001 г.
Фото А.Мухтасарова.

Шафеевский перевоз - Караидельская переправа

Шли века, менялся уклад жизни. Через территорию нашего района был проложен караванный путь, а затем знаменитый Малый Сибирский тракт. Река Уфа вставала естественной преградой, и люди отыскивали в воде броды. Такими бродами пользовались у д.Янсаитово, затем у д.Бердяш.

Р.Риянов в своей книге «Символы на скалах» писал о легендарной личности – Шафи Мустафине, имя и звание (абыз) которого увековечены народом в названиях горы и деревни. Переправа через Уфимку рядом с устьем речки Багазка на картах и в официальных документах значилась в XIX и начале XX веков как Шафеевский перевоз. Со временем из-за него Бердяшский брод (его называли еще Старым перевозом) потерял свое значение. Можно считать, что Шафеевский перевоз существует два века.

Старые люди до сих пор употребляют слово «косна» (сокращенное от «косной лодки»), означающее большую узконосую лодку. Вот на таком суденышке по нашей реке возили грузы, переправлялись через русло. На их основе строились и паромы. Последние были разной конструкции, даже двухкилевые (две косны ставились рядом и жестко скреплялись лагами, а сверху настилали тес или доски).

Старшее поколение караидельцев должно помнить те паромы с гребными рулями – «бабайками», которые привязывались к длинному стальному канату. Другой конец закрепляли выше по течению. В райцентре такие переправочные средства ходили, используя силу течения, до заполнения Павловского водохранилища. На смену им пришли самоходные паромы.

По словам старожилов, раньше Уфимка в районе Первомайки протекала с правой стороны островов (это место теперь за больничным городком). Но в 1914 году река резко сменила русло и стала течь, прижимаясь к горе. А ниже нынешней переправы существовал пережат, по которому в иные засушливые годы, когда река сильно мелела, спокойно переезжали по воде на телегах.

А теперь расскажем несколько исторических эпизодов, связанных с Шафеевским перевозом. В 1909 году на станции Миасс (Челябинская область) группа боевиков захватила вооруженным путем железнодорожную кассу, которую собирались использовать для нужд большевистской партии. Пятеро из них уходили от преследования по Сибирскому тракту. Добравшись до Шафеевского перевоза, они разделились. Трое на пароходе «Яков» отправились в Уфу. Двое (один из них - будущий первый председатель ЧК Башкортостана Петр Зенцов) переправились на пароме и пошли в деревню Лежебоково (была такая деревня у истока реки Байки), где укрылись у знакомого. Местный абызовский стражник сообщил прибывшим сюда с опозданием полицейским, что трое молодых людей сели на пароход. Впоследствии большинство участников экспроприации, в том числе и Зенцов, были арестованы.

В июне 1918 года так называемые «бартымские казаки» (из деревни Бартым) выступили против советской власти и пришли на помощь байкинскому кулачеству. Конный отряд, переправившись на пароме через Уфимку, занял волостной центр. Но байкинские красные дружинники, одним из руководителей которых был будущий советский генерал Алексей Гундорин, внезапным ударом выбили ночью непрошенных гостей из родного села. «Казаки» рванули к перевозу и сгрудились на пароме. Разведчики дружины Минеев и Петров обстреляли их из винтовок, вызвав на судне изрядную панику. Вообще, во время гражданской войны и красными, и белыми здесь было сожжено несколько паромов.

В сентябре 1918 года конный дозор Уральской партизанской армии Василия Блюхера завязал через переправу перестрелку с белыми. В конце июня 1919 года две дивизии красных из 5-й армии двадцатилетнего Михаила Тухачевского на тридцатикилометровом фронте по линии реки Уфа от Уразбахтов до Айдоса перешли в наступление против пехотных частей белогвардейцев, державших оборону по левому берегу. По некоторым источникам, за Шафеевский перевоз дрался 229-й Петроградский полк 26-й дивизии (начальник Г.Эйхе). За мужество и героизм, проявленные при форсировании водной преграды и взятии города Златоуста, этот полк был награжден революционным Красным Знаменем.

Отзвуком тех событий в наши дни стало одно чрезвычайное происшествие. В июне 2001 года в д.Абызово недалеко от переправы, рядом с только что выстроенным клубом был найден невзорвавшийся снаряд. Судя по месту обнаружения находки, можно считать, что снаряд был

выпущен с позиции, занимаемой красными, в сторону белых. Опасная находка была вывезена и подорвана саперами.

После заполнения водохранилища перевоз людей и техники через водоем стали обеспечивать самоходные паромы. Сначала они принадлежали дорожно-строительному участку. Затем обслуживание переправы передали производственному управлению жилищно-коммунального хозяйства районного центра. В последние годы стараниями коммунальщиков эксплуатация парома стала приносить хоть и небольшую, но прибыль.

В октябре 2001 года на историческом Шафеевском перевозе был смонтирован понтонный мост.

С прошлого года ведутся работы по реконструкции левобережной части старинного Малого Сибирского тракта. Таким образом, история Шафеевского перевоза - Караидельской переправы продолжается.

Ф.Нургалиев.
24 апреля 2002 г.

Вдоль по Сибирской дороге...

По данным учебно-научной книги «Экономика Башкортостана» (Уфа, 1998 г.), в нашей республике на каждую тысячу жителей приходится 2,1 (в Российской Федерации - 2,33) грузовых, 76,6 (в РФ - 84,4) легковых, 0,76 (в РФ - 0,84) автобусов общего пользования. Эти цифры наглядно свидетельствуют о том, что Башкортостан в области автомобилизации отстает в целом от России.

Одной из причин, тормозящих развитие автомобилизации, является недостаточность дорог с твердым покрытием. Это видно и на примере нашего района, когда в прошлом десятилетиями пользовались разбитыми грунтовыми дорогами, а зимой ездили на тракторах с прицепными санями.

За последние годы ситуация хоть и медленно, но меняется к лучшему. От Бирска до Караиделя построена современная асфальтовая трасса, которая проходит, в основном, минуя населенные пункты. В Ургуш, а также вдоль русла реки Байки проложены дороги с твердой поверхностью. По территории района действуют автобусные маршруты. Правда, пассажирское сообщение охватывает только лесостепную и частично лесную (Магинск, Озерки, Комсомол, Караяр) зоны. А кирзинцам, по-видимому, придется еще ждать. Но есть свет в конце тоннеля. По берегу реки Юрюзани до Атяша с ответвлением в Кирзю запланировано строительство новой трассы. Возможно, работы начнутся уже в этом году. ДРСУ этим летом отремонтировало полотно дороги Абдуллино - Комсомол. Дело осталось за мостостроителями.

«Развитие автодорожной сети Республики Башкортостан должно быть обеспечено также за счет повышения классности существующих дорог путем переустройства и замены покрытий. Это относится прежде всего к таким магистральным линиям как Нефтекамск - Уфа - Оренбург, Булгаково - Белорецк, Стерлитамак - Белорецк - Магнитогорск, Уфа - Казань, Ира - Сибай - Магнитогорск, Бирск - Месягутово - Сатка». Эти строки взяты с 312 страницы вышеприведенного труда. Названная в них последняя автомобильная трасса проходит через наш район. А его отрезок от Караиделя до Тастубы до сего лета оставался труднопроезжим. Возобновление строительства в прошлом году и форсирование его в связи с республиканским семинаром по благоустройству с этой весны позволили выполнить огромный объем работ, исчисляемый в десятках миллионах рублей.

И вот результат. В июле по этому автомобильному пути проехала колонна глав администраций городов и районов - участников семинара. Колонну составляли несколько автобусов, десятки легковых автомобилей. Девятого августа состоялся первый пассажирский рейс, осуществленный Караидельским АТП. «Сбывшаяся мечта» - так констатировал это последнее событие в своей заметке М.Загитов («Караидель», №97-98).

И понтонный мост, и дальнейшее асфальтирование участка реконструированной дороги Караидель - Тастуба позволит часть транспортного потока, который сейчас проходит на восток в основном через Уфу, направить через село Караидель. В перспективе, как сообщает «Экономика Башкортостана» (стр. 312), «... соединение лежащих друг от друга на расстоянии 50 км сел Ангасяк (Дюртюлинский район) и Баженово (Бирский район) приведет к образованию новой линии Казань - Месягутово - Сатка». То есть через нас по краткому пути в Челябинскую, Курганскую области и дальше на восток будут ездить из Нижегородской, Кировской, Пермской областей, Татарии, Удмуртии и многих других регионов. И наоборот.

Многих караидельцев издавна волновал вопрос: не будет ли скапливаться смог над райцентром при интенсивном возрастании движения транзитного транспорта. Сошлюсь на мнение депутата Госсовета РБ, главы нашего района И.Г.Мусина. На встрече с районными газетчиками он так пояснил ситуацию: «В будущем планируется строительство в нашем районе Верхне-Суянской ГЭС. Если это случится - оно будет только во благо района. Плотины гидроэлектростанции - это готовый мост через Уфимку. Так что транзит будет пропущен там, и нашим землякам в этом отношении не следует особо беспокоиться».

Итак, старинный реконструированный Малый Сибирский тракт начинает действовать на всем своем протяжении, обретать второе историческое дыхание.

Как видим, одно из условий ускорения автомобилизации в районе - улучшение состояния транспортных сообщений - не предано забвению. В этой сфере, как уже говорилось, делается многое. Наряду с этим необходимо осуществлять обновление и увеличение автомобильного транспорта. Ведь не только наш район, который всегда отставал в этой области, но и республика имеет показатели насыщенности автомобилями на 10-15 процентов ниже общефедерального и общеуральского уровня. Экономисты считают, что обновлять автопарк следует не только за счет количественного наращивания, но и за счет улучшения его структуры. При этом они ссылаются на современный прогрессивный опыт развитых стран, который свидетельствует о необходимости повышения в списочном составе автотранспортного парка удельного веса автомобилей особо малой (до 2 т) грузоподъемности, предназначенных для перевозок небольших объемов грузов. Кстати сказать, наши предприниматели в сфере торговли и коммерции успешно пользуются малотоннажными автомобилями, доставляя товары издалека.

Во время вхождения в рынок деятельность транспорта обнажила свои проблемы. Но по большому счету этот сектор экономики Башкортостана не «закис», «не обвалился». Подтверждением данного заявления может служить работа Караидельского АТП.

Для усиления положительного влияния транспорта на ход рыночных реформ необходимо развить конкурентную среду, предпринимательство, принципиально новые инфраструктуры транспортных предприятий. Почему же тому же Караидельскому АТП или мехколонне не создать при себе участки обслуживания населения по подвозке дров, сена, строительных материалов и т.д. по прейскуранту приемлемых цен? Кроме того, в районе требуется развить ремонтную и автосервисную сеть. И т.д. В общем, поле деятельности здесь широкое.

Ф. Нургалиев.
17 августа 2002 г.

Вместе с другими он строит дороги

Был такой пролетарский поэт Владимир Владимирович Маяковский. Жил за границей один из лучших русских писателей, тоже Владимир Владимирович, Набоков. Российский Президент Путин Владимир Владимирович к своему пятидесятилетию признан одним из крупных политиков мира. А вот тезка этих знаменитостей Владимир Владимирович Вершинин - один из лучших водителей Караидельского дорожно-строительного участка.

Такого работника ценят в коллективе. У него обычная биография. Родился, в семье его назвали отцовским, чисто русским именем, восходившим к смысловому словосочетанию: володей (владей) миром. Владимир имеет средне-специальное образование. Прошел и армию, поел солдатской каши. Начинать работать водителем на бортовом «МАЗе», затем последовали грузовые ЗИЛ-157, ЗИЛ-130, «Урал» с дизельным двигателем, «КамАЗ-55111» (десятитонник). И, само собой разумеется, расширялись знания, совершенствовались навыки. Ведь шоферы не летчики, которые управляют, но не ремонтируют свою технику. Водителям, особенно в наших малоприспособленных условиях, приходится самим слесарничать. Здесь уже все зависит от индивидуальных качеств человека. Владимир же выделяется бережным отношением к технике. Руководство дорожника свой шаг, когда только что поступивший новый «КамАЗ» решило вручить Вершинину, объяснило тем, что чашу весов в



пользу этого водителя перевесила именно эта его черта. И когда корреспондент спросил Владимира о самом запомнившемся радостном дне, связанном с работой, интервьюируемый, не задумываясь, ответил, что, конечно, когда он получил новый с завода автомобиль. И, как профессионал, пояснил собеседнику, что принятая им техника - это самосвал «КамАЗ-65115». Последние две цифры означают грузоподъемность (15т). На грузовике стоит дизельный двигатель «Евро-2» Камского автозавода, что означает, что и у нас начинают производить автомашины, отвечающие европейским стандартам.

Содержание работы у водителей большегрузных самовыгружающихся автомобилей доручастка известно. Это в основном перевозка широко применяемых при строительстве дорог глины под основание полотна и инертных грузов (песка, щебня, гравия), асфальта и др.

На вопрос, когда в жизни ему было тяжело как шоферу, Вершинин ответил без обиняков: в начале этого лета, когда реконструировали часть старинного тракта (от Караиделя до Тастубы). Там проезд после постоянных дождей так измеси́ла крупнотоннажная техника, что картина представляла собой белорусские болота во время наступления в войну. Вот тут-то от горы, прозванной в народе Калымной, до Бартыма «рвались» машины от чрезмерных нагрузок. Владимира по сердцу резало такое положение. Но строить путь нужно было позарез. Дорожники трудились по 10-12 часов без выходных. Проезд был восстановлен, и по нему в Дуванский район во время республиканского семинара проехала внушительная колонна участников во главе с Президентом и Премьер Министром Республики Башкортостан. А потом Караидельская АТП открыла пассажирское движение Караидель - Месягутово.

У Владимира растет сын. Ему сейчас десять лет. С разрешения сидящего рядом отца он пробует ездить за рулем личных «Жигулей» Вершининых. Трудно гадать, кем станет в будущем продолжатель фамилии, но благодаря примеру отца, думается, он будет знать, водить и любить технику.

Ф.Нургалиев.

Фото А.Максютова.

26 октября 2002 г.

Удачного вам дня



водохранилища (Кугарчинский район). Среди них были В.Л.Банников (на снимке слева) и Р.М.Аплекаев.

Василий Леонидович сам из Байков. Учился на шофера в Аскино. И в армии служил водителем. Сейчас работает на «КамАЗе-55111».

На линейке готовности к трудовому дню находится и «КамАЗ-55102», «хозяин» которого Ринат Миннигалиевич вот уже тринадцать лет как принят в штат дорожно-строительной колонны. Этим автомобилем он управляет семь лет. В сезон ремонта дорог и улиц Аплекаев возит битум. Отношение его к своей работе можно обрисовать с помощью одной детали. Объединение «Башкирагропромстрой», чьим подразделением является ДСМПК «Караидельская», наградило Рината Миннигалиевича знаком «За работу без аварий».

Оба водителя являются одними из лучших по профессии в своем предприятии. Впереди сейчас у них трудовой день. Пожелаем им удачи: «Я хочу, шофер, чтоб тебе повезло!»

Ф.Нургалиев.

Фото А.Максютова.

И будет дорога до Кирзи

Более ста лет существует поселок Кирзя. И похоже, что извечная мечта жителей о добротном пути сообщения с внешним миром, в том числе и с районным центром, начинает претворяться в жизнь. Вот что сообщил редакции заместитель главы райадминистрации Марат Фагилович Кульбарисов.

На днях в нашем районе побывали специалисты из управления дорожного строительства Башкортостана и проектировщики. Они на месте выбрали один вариант из нескольких проектов, определили трассу. Таким образом, дорога протянется от Шамратово до Атнаша. Здесь она пройдет по капитальному мосту через Юрюзань (переправочное сооружение уже спроектировано, и его строительство начнется в этом году). Далее трассу проложат (с заездом в деревню Мата) рядом с населенными пунктами Тат-Кудаш, Александровка до Кирзи.

Какие организации будут прокладывать путь - решит тендер (конкурс или торги), который проведут в ближайшее время.

21 мая 2003 г.

Как строилась дорога Озерки - Каирово

Имя Николая Егоровича Выгузова довольно широко известно старшему поколению левобережья района. Третьего мая 2004 года ему исполнилось бы 90 лет. Родился он на караидельской земле, в деревне Тураево. Всю жизнь проработал в лесопромышленности нашего района, возглавлял самые трудные участки и пункты лесозаготовительного производства. Николай Егорович оставил довольно подробные воспоминания (запись Владимира Гомана). Они представляют исторический интерес. В задуманную ветеранами труда книгу о Магинском леспромхозе войдут и материалы Н.Е.Выгузова. Нашим читателям предлагаем его рассказ о строительстве дороги Озерки - Каирово, которая служит людям вот уже 45 лет.

С первого августа 1958 года я был назначен начальником Крушского лесопункта. Это подразделение Магинского леспромхоза в то время представляло собой еще не оформившуюся единицу. В Озерках вся ремонтная служба и гараж помещались в пожарном депо. Нижний склад работал на временных разделочных площадках с рельсовыми сортировочными путями. Действовала шпалорезка. Медпункт, столовая, клуб занимали жилые постройки. Но школа была семилетней, типовой.

В поселке Бияз поставили двенадцать четырехквартирных щитовых дома. Шесть из них еще находились в стадии монтажа. Самым первым жителем лесного поселка, как помнится, был Мазгут Шайдуллин из Багазов. К тому времени, когда я принимал дела в лесопункте, в Биязе проживало всего семь семей.

Тогда автомобильного сообщения с «большой землей» не было. Грузы доставлялись по воде или через Каирово на тракторных санях, а также на автомашинах в сопровождении гусеничных тракторов.

Дорога (закоп) Круш - Озерки была шириной с механическую лопату бульдозера, и встретившимся машинам было трудно разминуться.

Путь от деревни Круш до биязского поворота был проложен отдельными участками. Мосты через речку Круш отсутствовали на всем протяжении.

И вот эту проблему сообщения с «большаком» и с центром леспромхоза Магинском нам необходимо было незамедлительно решить. Ведь отсутствие дороги парализовало производство: перебои в доставке горючего, продовольствия, других необходимых материалов тормозили процесс работы. Поэтому с поддержки руководства леспромхоза наш коллектив взялся за строительство дороги до Каирово. Поставили перед собой задачу: соорудить полотно трассы от поворота на Бияз до тракта (13 км) до морозов. Требовалось поставить 13 мостов на свайных опорах от трех до пяти пролетов, забалластировать (засыпать) щебнем 8 погонных километров. Работа предстояла тяжелая, объем ее был

огромен. Она требовала отвлечения части людей и техники. Поэтому планы лесозаготовки не выполнялись, их никто не отменял и не уменьшал. В связи с таким положением мы с техноруком Н.И.Шуняевым постоянно переживали неприятности.

Провели соответствующую организационно-мобилизационную работу. Строительство дороги возглавил мастер Николай Гальтев. Скомплектовали бульдозерную бригаду из четырех единиц техники и надежных механизаторов: А.Куликова, Х.Миргалеева, А.Фантрова, А.Бочкарева, А.Пешкова, А.Устюгова, Д.Кошечева, а также привлеченного из Магинска С.Зайнуллина. Трудились они посменно, а бульдозеры были задействованы круглые сутки. Бригаду поддерживала ремонтная служба во главе с механиком В.Шерстобитовым, состоящая из двух слесарей, которая имела передвижную мастерскую, сварочный агрегат, необходимый материал и запчасти. Дорожники были оснащены вагончиками для жилья, столовой и емкостями с горюче-смазочными материалами. Весь этот поезд перебазировался через каждые 200-300 м. Пищу готовили четыре раза в сутки. Коллектив выезжал домой только на выходные дни.

Полотно дороги прокладывалось по логу Большая Сагаль, где пришлось делать закови чуть ли не на всем протяжении. Грунт был тяжелый, местами скальный, как, например, в 69 квартале. Поэтому часто лопались пальцы и траки гусениц, ломались угловые ножи лопат бульдозеров. Засыпка полотна производилась самосвалами на базе автомобиля ГАЗ-51 и лесовозами МАЗ-200 с переоборудованными кузовами. Инертный материал для балластирования находился в логу Круш.

Для возведения мостов создали пять бригад, каждая из которых состояла из 6-7 плотников. В основном, торопились с установкой свай, траншеи под них копались вручную. Все занятые на дороге были нацелены на то, чтобы достроить ее к 7 ноября - Великому Октябрю. Для поднятия духа людей было объявлено, что на торжественном собрании, посвященном празднику, отличившихся премируют и для них будет устроен ужин. А главный инженер леспромхоза А.Благодатских пообещал прислать даже бочку пива.

В поселке Озерки плотники, штукатуры, маляры, веда и другие объекты, спешно завершали работы по сдаче нового клуба, чтобы была возможность встретить этот праздник и чествовать всех «дорожников». В общем, в лесопункте царил дух подъема, радости от того, что делается большое дело, и каждый стремился внести свою долю. А основные работники и подавно были заряжены энергией коллективизма, романтизма. Случалось, мы с секретарем парторганизации лесопункта А.Ширингиным приезжали к бульдозеристам в 12 или 2 часа ночи, но работа всегда шла напряженная. Механизаторы пустословием не занимались, если и ставили вопросы, то только направленные на решение возникших проблем, улучшение дела.

... В очередной раз я выехал верхом 20-го октября. В 4 часа вечера лошадь вынесла меня в каиrowsкое поле. Вижу, земляное полотно на подъеме соединено с «большаком». Но почему-то ни людей, ни техники не видно. Глазам своим не верю, что же такое случилось? Еду дальше. И вот открывается такая картина. Бульдозеры на опушке леса выстроены в ряд, стоят машины, толпятся люди, мелькают девушки в белых халатах. Оказалось, когда до соединения строящейся дороги с трактом оставалось 3-4 часа, прораб Ф.Ульрих позвонил в леспромхоз (в Магинск) и сообщил о том, что трассовики «вышли» на шоссе. Руководство предприятия организовало и отправило на машине буфет. А главный инженер прислал и обещанное - бочку пива. До Озерков не дозвонились (не работал телефон),

Я, конечно, поначалу взъерошился из-за того, что нарушен порядок чествования, и в нем не участвуют мостовики, балластировщики. Но праздник трудового подвига разгорался неудержимо, люди ликовали, бросали вверх шапки, кричали «ура». Обросшие, в замызганной рабочей одежде, целовались, а нас с Ульрихом качали. Победа, конец мытарствам! Стан гудел до утра... Узнав об этом «веселье», в Озерках остались недовольны. Пришлось успокоить весь коллектив, объяснить, что это все прелюдия к программе торжеств, которые обязательно состоятся на Великий Октябрь в новом клубе. А сейчас работы еще на трассе много: расширить в спешке оставленные узкие места, завалить въезды на мосты, пробить подъездные пути к лесосекам, которые не были исполнены из-за отвлечения всей землеройной техники на основную трассу. Все это было выполнено до октябрьского праздника.

А на 7 ноября и новый клуб открыли, и строителей чествовали. Но впереди ждали своего решения немалые задачи по освоению лесосечного фонда, модернизации производства и организации труда.

Н.Выгузов.
17 декабря 2003 г.

К 70-летию возобновления дорожного строительства в районе

Кто знает историю, тому, наверное, известно что в Русском государстве в 16-17 веках на землях башкир, татар и других поволжских народов (Казанский и Уфимский уезды) существовало деление на административно-территориальные единицы – «дороги». Территория Башкортостана располагалась на четырех «дорогах»: Казанской, Ногайской, Осинской и Сибирской. Через каждую из этих «областей» проходил центральный путь сообщения еще с древних времен. Например, через наш район пролегал караванный путь, который соединял Сибирь с Поволжьем. Уже в 18 веке по нему был построен тракт, перенявший название Сибирский.

Шедший через Бирск, Байкибашево, Байки, переправы на реке Уфа, Апрелево и Каирово, он был проторен до Златоуста. В советское время эту дорогу называли еще трактом Бирск - Златоуст.

Наши читатели знают о том, что по этому пути в сентябре 1824 года со своей свитой проезжал российский император Александр Первый. Конечно, вся трасса перед этим путешествием «победителя Наполеона» была отремонтирована и облагорожена насколько можно под руководством местных властей силами крестьян близлежащих поселений.

С 1864 года строительство и содержание магистралей сообщения переходит в ведомство земства. Надо думать, что каменные мосты, существующие на старом тракте в Байкибашево и Байках, построены именно при этом дореволюционном органе самоуправления.

Конечно, между населенными пунктами всегда существовала связь: тропинки, конные пути. Однако в нашем районе с начала первой мировой войны перестали заботиться о дорогах. В отчете Караидельского исполкома к третьему районному съезду Советов (1934 год) признавалось следующее: «До 1933 года дорожного строительства совершенно не было, и дорожное хозяйство находилось в разрушенном состоянии». По значению грунтовые пути сообщения с тех пор стали подразделяться на областные (позже республиканские), районные и сельские дороги. И вот ровно 70 лет назад в наших краях были начаты их ремонт и строительство. План, согласно упомянутому отчету, был выполнен в 1933 году на 192 процента (протяженность 55 км), а в 1934-м - на 227 процентов (144 км). В результате участки пути Абызово - Каирово, Тегерменево - Акбуляк - Байки - Казаковка, Багазы - Караидель были приведены в проезжее состояние. Кроме того от устья Байкинки, где тогда находились склады «Заготзерна», по склону горы над Уфимкой до райцентра пробили «закоп», по которому можно было пройти пешком и проехать на телеге. Одна его часть существует до сих пор, другая попала под современное шоссе. Строители уникальной дороги в 1937 году в большинстве своем были репрессированы. Об этой истории в нашей газете («Караидель», № 51-52 от 3 мая 2003 г.) рассказывала ветеран педагогического труда Маргарита Ивановна Чистякова.

В 1933 году в районе построили 28 мостов, а в следующем - 22. Понадобились и специалисты. Поэтому тогда на курсах обучили 5 дорожных мастеров и 23, как их называли, сельдоруполномоченных.

Отступая, нужно сказать вот о чем. За более чем двухвековое существование Малого Сибирского тракта в нашем районе его полотно (особенно на участке Байки - Староабызово) меняло свое местоположение много раз.

Дорожная сеть в нашем районе и в советский период развивалась очень медленно. Даже в 70-х годах прошлого столетия в зимнее ненастье из Бирска в Караидель и обратно ходили только гусеничные тракторы с санными прицепами или же почтовый вездеход («танкетка»).

Каждому хозяйству в степной зоне района в обязанность вменялось участие в ремонте и строительстве дорог. Они по возможности должны были заготовить материал, выделить людей, подводы, технику для работы по укладке камня, гравия и т.д. Если же не могли этого сделать, то обязаны были вносить денежные средства.

В связи с затоплением Павловского водохранилища в некоторые населенные пункты дороги прокладывать пришлось по новым маршрутам. Так случилось, например, с Магинском и Бердяшем. До последнего новый путь через горы протянули 45 лет назад (в 1958 г.). Но он еще долго оставался головной болью районных властей. Настолько трудно было возить по нему зерно в хлебоприемный пункт.

Отрадно, что в последние 15 лет дорожное строительство в районе ведется интенсивно. Завершены прокладка и асфальтирование до райцентра республиканской дороги. Ударными темпами поднято и приведено в хорошее эксплуатационное состояние полотно трассы Караидель - Месягутово. Одеваются в твердое покрытие, а во многих местах асфальтируются сельские дороги и проезжие части улиц населенных пунктов. Это наглядный пример того, как руководства республики и района повернулись лицом к нуждам производства и социальным требованиям населения. Ведь ни для кого не секрет, что хорошие дороги - кровеносные артерии экономики. Их значение прекрасно понимали древние цивилизации инков, ацтеков, римлян, которые имели замечательно обустроенные проезды и проходы в своих империях.

О конкретной помощи райадминистрации в этой сфере и об успехах дорожников района (ДРСУ, ДСПМК) наша газета регулярно публиковала материалы.

Сейчас идет строительство очень важного объекта. Социальное и экономическое его значение для кирзинской зоны трудно переоценить. От Шамратово до Атамановки через Александровку и Кирзю прокладывается шоссе длиной в 51 км. Через реку Юрюзань будет перекинут капитальный железобетонный стотридцатиметровый мост. Срок продолжительности строительства определен в два года.

Вот уже долгие годы в воздухе витают слухи и предположения о возведении в нашем районе Верхнесуянской гидроэлектростанции. Если они претворятся в жизнь, то, думается, что и северо-восток нашего района обязательно получит современные дороги.

Ф. Нургалиев.
20 декабря 2003 г.

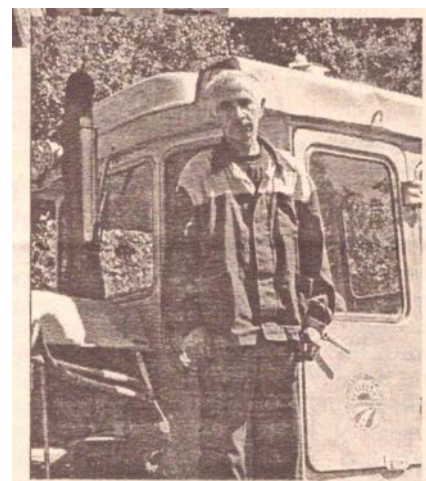
Асфальтовому заводу - четверть века



Четверть века назад на окраине бывшей деревушки Кызылкуль недалеко от села Байкибашево был построен и сдан в эксплуатацию асфальтобетонный завод (АБЗ), принадлежащий ныне дорожно-строительному участку. Продукция маленького предприятия в свое время использовалась при строительстве новой республиканской дороги. А четыре года назад сюда был подведен промышленный газ, и производство асфальта было модернизировано. И сейчас продукцию АБЗ закупают для благоустройства Караидельский и Магинский жилкоммунхозы, муниципальные образования

- сельские Советы. Ежегодно, в зависимости от потребности, завод вырабатывает от 9 до 13 тысяч тонн асфальтовой смеси для твердого покрытия дорог, улиц и площадок. Устойчивую работу предприятия обеспечивают механик Фарит Гайсин, операторы Нафис Батыршин и Ангат Гайсин, лаборантка Зайтуна Фатыхова, тракторист, кавалер ордена Трудовой Славы III степени Рамиль Галиев и его сын рабочий Расил, сварщик Айдар Саитов.

В связи с двадцатипятилетием завода наш корреспондент встретился с начальником дорожно-строительного участка И.Х.Аслямовым. Ильдар Хабибович очень положительно отозвался о коллективе АБЗ, назвав его «сплоченным и работоспособным». Руководитель также обрисовал перспективу асфальтового предприятия. Тут ведутся ремонтные работы производственно-бытового корпуса. Перекрыта его крыша. Будут полностью заменены окна и двери с целью их укрепления. Обновится битумохранилище, стены его будут утеплены. Вся территория будет огорожена, на ней наведен порядок. Естественно, можно подумать и о выращивании цветов для красоты. Ну, и очень приятная вещь для работников завода: здесь собираются поставить... баню! Вот такое благоустроенное производство видит здесь руководство ДРСУ.



На снимках (стр. 17): (слева направо) сварщик А.Саитов, лаборантка З.Фатыхова, оператор Н.Батыршин и рабочий Р.Галиев; семь лет трудится в ДРСУ на мощном бульдозере Т-170 механизатор Р.Галиев: летом на асфальтовом заводе, зимой - на очистке дорог и территорий.

ДРСУ. Уходить отсюда не торопятся

Вчера

В нашем районе отсчитывать начало дорожного хозяйствования можно с 1933 года, когда образовался Караидельский райдоротдел НКВД. К 1934 году обучились на курсах 5 дорожных мастеров и 23 сельдоруполномоченных. В то время специалисты по ремонту и строительству дорог назывались ремонтерами. Основной тягловой силой являлись лошади и быки. Заведующим отделом в 1936 году был уроженец ныне не существующей деревни Айдос И.М.Мингалев. В 1937 году Караидельский райдоротдел стал именоваться райавтогужотделом. В этот период построено наибольшее количество деревянных мостов. В послевоенные годы начинается новый этап развития дорожного хозяйства. В районе создаются машинно-дорожные станции. В 1957-м - вновь переименование, теперь это Караидельский дорожно-эксплуатационный участок №284. Тогда появилась автомашина «Студебеккер», водителем которой переводом с ГАЗ-51 с двадцатипроцентной надбавкой к зарплате за иностранную марку был назначен А.М.Кочнев. Получили тракторы С-80 и ДТ-54. В 1962 году ввели должность инженера, исполнял ее А.Ф.Вавилов. В 1965 году участок переименован в производственно-дорожный №1370. В этот год приняты автогрейдер Д-598 (машинист Виктор Доронин), трактор МТЗ-50 (тракторист М.К.Брехов). Введен учет ДТП и случаев производственного травматизма. В 1968-м начали готовить дороги к весеннему паводку и ледоходу. С 1970 года стали создавать комиссию по проверке правил техники безопасности. При ее нарушении, связанном с получением травм, виновного рабочего увольняли. 25 декабря 1980 года - преобразование в Караидельский ДРСУ. В 1983 году начато строительство двухквартирных домов, принята первая автомашина КамАЗ. С 1989 по 1995 гг. участок обновляет производственную базу и административную контору. В 1990 году начато строительство дороги Караидель-Муллагаево.

Сегодня

Сейчас Караидельский ДРСУ располагает оснащенной производственной базой, включающей карьер по добыче щебня, одну установку АБЗ-ДС-158 (асфальто-бетонный завод), два гаража на 15 машин, ремонтно-механическую мастерскую, автозаправочный склад. В 2004 г. обслужено 564 км дорог, отремонтировано 20,5 км. В частности, это отрезки дорог Аскино-Байки-Бердяш, Абызово-Шамратово, Бирск-Тастуба-Сатка, Каирово-Озерки, Турново-Дубровка, улицы деревень Шамратово, Новый Бердяш, с.Караидель (ул.Черепихина), асфальтирование улиц д.Артакул, начат ремонт улиц п.Комсомол.



Работает здесь 83 человека. Руководит организацией четвертый год И.Х.Аслямов. Главным инженером работает К.Х.Давлетзянов, инженером ПТО А.Н.Хайруллин, мастерами А.Л.Филимонов и Ф.Х.Гареев, заведующим гаражом В.В.Вершинин. Автомобильной техники - 26 единиц, тракторной - 17. Нынче приобрели автомашину ВАЗ-21093, трактор «Беларусь» МТЗ-82, автогрейдер ГС-1402, каток ДУ-98. Идет реконструкция производственной базы, газификация гаража и теплой стоянки, заасфальтировали и огородили территорию, на асфальто-бетонном заводе заканчивается капитальный ремонт административного здания и устройство «термоса» - битумохранилища.

Из по уши в долгах, не пользующегося особым уважением предприятия доручасток превратился в солидную организацию с хорошей организацией труда. Зарплата - вовремя, премиальные - в зависимости от выработки, путевки в Дом отдыха «Беркут» (отдыхающий платит 20 процентов от сто-

имости путевки), имеется небольшое общежитие, вахтовый автобус. Строгая дисциплина и отбор в ряды рабочих с испытательным сроком. На территории, которая когда-то была проходным двором, идеальный порядок. О текучести кадров здесь уже забыли - люди стараются держаться за свое доходное рабочее место, хотя труд здесь не из легких. Зимнее содержание дорог требует определенной выносливости. Там, где свирепствуют бураны и куда не всякий сунется, грейдера доручастка на посту сутками: движутся, как танки, в снежной мути, и остановок не допускают, потому что должны обеспечить проходимость по трассе. Это их работа, их дело, которое дорожники выполняют качественно и добросовестно.

Как это было...

Дороги не терпят простоев, нельзя заморозить их ремонт или очистку от снега. Это передовой фронт, поражения на котором видны всем. И огромную ответственность за районные пути в разные годы брали на себя А.Н.Мазунин, М.И.Ворожцов, Н.И.Гагилев, Н.Х.Латыпов, Ф.Ф.Фатхинуров, Г.Б.Габдуллин, Р.Р.Абзалов, Ш.Г.Ибаев, Р.Аглямов. Накануне профессионального праздника и



Конец 70-х гг. Н.Х.Латыпов и М.Г.Галиханов.

крупного юбилея дорожников республики наш корреспондент встретился с некоторыми из них.

Н.Х.Латыпов: **«Кроме меня и М.Г.Галиханова дороги в районе никому не нужны были».**

Нафис Хасанович Латыпов живет на берегу реки, на пенсии уже давно, но очень крепок как хозяин, постоянно чем-то занят, не сидит дома и не лелеет свои болячки.

10 лет (с 1971 по 1981 гг.) работы начальником доручастка вспоминает как самые тяжелые в своей трудовой биографии. Еще бы. Огромный объем по строительству современных дорог с подъемом полотна, щебеночным покрытием, грейдерованием, возведением десятков мостов, установкой соответствующих дорожных знаков и других атрибутов достался именно ему. «Это были семидесятые годы. Самые

результативные для района по дорожному строительству. Было построено более ста километров дорог, 47 мостов, и на всех основных трассах обновлены дорожные знаки. В те годы были сданы в эксплуатацию внутрирайонные дороги Байки-Бердяш, Байки-Старый Акбуляк с последующим соединением с дорогами Акбуляк-Тегерменево-Байкибашево, Артакул-Байкибашево, Явгильдино-Тайкаш, Байки - Красный Урюш и другие». (М.Галиханов, «Путь длиною в жизнь», «Караидель» от 31 января 1997 года.)

Из воспоминаний самого Нафиса Хасановича:

- В 1971 году я принял производственный дорожный участок (ПДУ-1370) у А.Н.Мазунина. В нашем ведении были колхозные дороги. Задачей участка в то время являлось проектирование, распределение и контроль за отработкой колхозников на дороге. Тогда по Указу 1959 года каждый колхозник должен был отработать 4 дня в году на содержании дороги, каждая единица техники или лошадь - 6 дней в году. Дорожными мастерами работали Н.А.Кузнецов, А.Г.Галимзянов, А.Муглиев, Миниахметов, механиком Ф.А.Гайдуллин. Из техники были трактор С-80 (тракторист В.Н.Чистяков), легкий автогрейдер (Н.Бурков), автомашина ГАЗ-51 (Логинов). Эта старая техника работала только благодаря умелому обслуживанию механика.

Одновременно с ПДУ существовал дорожный участок (ДУ-954), который обслуживал республиканские дороги Бирск-Гастуба-Сатка и Явгильдино-Аскино-Щучье Озеро. Долгие годы работал здесь начальником М.И.Ворожцов. После ухода на пенсию его заменил Н.И.Гагилев. В 1975 году оба участка реорганизовали в один, и я остался его начальником. Республиканскую дорогу передали в ведение Бирского участка. Отрезок дороги - паромную переправу оставили нам. После слияния участков технический парк пополнился трактором С-80 (тракторист Михаил Васев), автомашиной ГАЗ-51 (Ринат Галинуров), легким и прицепным автогрейдерами. Главным инженером до 1975 года работал Ю.Бурков, затем И.Т.Мухаметзянов, техником Р.А.Афзалов, дорожными мастерами П.С.Петунин, Н.А.Кузнецов, Ш.Сальманов, А.Х.Хусаинов, Р.С.Саитов.

Все названные мною люди были надежными ребятами. Ненадежные не держались, так как работа дорожников была тогда адской: труд ручной, техники мало. В то время денег выделялось много, а купить трактор, например, было негде. Приходилось арендовать, подключать колхозный транспорт, из «Сельхозтехники». Самой большой проблемой был отвод земли под дороги. Это сейчас дорожному строительству уделяется достаточно внимания со стороны руководства республики, а тогда мне казалось, **что кроме меня и М.Г.Галиханова**, заместителя председателя Караидельского райисполкома, **никому дела до дорог не было**. Нажимали на мясо, молоко, хлеб, пустующих площадей не было, сеялись до самой придорожной полосы, и приходилось буквально отвоевывать у колхозов земли. Земельный вопрос тогда решался через Совет Министров РСФСР.

Очень тяжело было поддерживать в порядке дорогу зимой. Работали по двое суток через сутки. Чтобы расчистить дорогу до Рефандов, например, требовалось двое суток. О нормированных рабочих днях и речи не было, также как и о мощной технике. Погрузчиков не было, строили эстакады, переправу зимой чистили на лошадях, лед наращивали тоже сами - мотопомпами.

Большим событием было строительство республиканской дороги. Секретарю райкома КПСС А.Х.Рахматуллину надоело ездить на «Волге» по вечному бездорожью и он отдал команду руководителям колхозов, совхозов: «Хоть лопатами, но начинайте строить республиканскую дорогу». Мы проводили земляные работы – поднимали полотно. Отрезок от Подлубово до Караиделя был поделен между колхозами. Дело поставили на широкую ногу, организовалось настоящее соревнование между бригадами, день и ночь на дороге работали люди. Особенно силен был Магинский леспромхоз (руководил работами В.А.Назаров).

Г.Б.Габдуллин: **«Сейчас вряд ли кого заставишь заводить К-700 на улице в тридцатиградусный мороз».**

При Гаднани Бариевиче Габдуллине, который принял ДРСУ у Ф.Ф.Фатхинурова, буквально за лето построили теплый гараж на 10 машин. До того вся техника: старые К-700, четыре С-100, четыре самоходных трактора (переоборудованные из комбайнов), самоходные легкие и прицепные грейдера - стояли на улице. И механизаторам и водителям в любую погоду приходилось с большим трудом заводить их. Удавалось ли им тогда отдохнуть, выспаться хорошенько - вопрос спорный, потому что при наличии такой «крутой» техники задача очистить дорогу от снега до 7 часов утра, когда пойдет первый автобус, с них не снималась. Также строили щебеночно-гравийную дорогу Тегерменево-Байкибашево. Ремонтировали основную трассу, проходящую через Байки. В этом селе пришлось попотеть на топких местах. Нашли выход: сначала клали ветки, а уж потом сыпали щебень, иначе он проваливался как в бездонную яму. При Гаднани Бариевиче прогремел первый взрыв - уфимские взрывники начали работы по добыче щебня на Марфиной Шишке и в Якуповском карьере.

Г.Б.Габдуллин с благодарностью и уважением вспоминает лучших людей, которые в то время, мало задумываясь о зарплате и условиях труда, работали вместе с ним: У.Гареева, М.Набиева, А.Кузнецова, Н.Апляева.

Первый секретарь Караидельского райкома КПСС Д.Т.Асадуллин: **«Хватит ходить в болотных сапогах!»**

Ринат Раисович Абзалов (сейчас начальник РУФПС), приняв организацию у Г.Б.Габдуллина, являлся начальником Караидельского ДРСУ с 1985 по 1988 годы.

- Можно сказать, что в те годы дорожное строительство было на подъеме. Первый секретарь райкома Д.Т.Асадуллин круто взялся за дороги. Он буквально поднял весь район и в плане техники, и в плане рабочих рук. Даже по тревоге через военкомат в авральные ситуации собирались все на подвозку щебня. При слабой оснащённости техникой умудрялись перевозить по три тысячи тонны в день. Кроме всеобщей «мобилизации» заслуга Д.Т.Асадуллина была и в том, что он пробивал технику для ДРСУ. Добыть ее было сложно, потому что выделялась она исключительно по лимиту. Укреплял он нашу производственную базу и районной техникой, и на руководство «Башкиравтодора» выходил. Нынешний глава районной администрации И.Г.Мусин в то время работал заместителем по строительству. Молодой и энергичный, он курировал и дорожное строительство. Мы работали вместе, не отходили от строящихся или ремонтируемых участков. В результате были построены щебеночные дороги-«кольца» Базилевка - Красный Урюш, Байкибашево-Байки-Юнусово-Тегерменево-Байки-Караидель, Красный Урюш - Куртлыккуль с выходом на республиканскую дорогу, а также подъездная дорога к Подлубово с республиканской трассы. Вели республиканскую дорогу от Базилевки до Караиделя. Также подключали все организации и колхозы: поднимали полотно, возили щебенку.

Объемы выполнялись довольно большие, и потому «Башкиравтодор» постоянно отмечал труд караидельских дорожников переходящими Красными знаменами.

Галерея лучших дорожников

Их никогда не лишали премии, они не имели взысканий со стороны начальства, ими дорожат и гордятся, на них можно опереться в сложные для организации моменты. Они работают, не ноя о выходных и «нелетной» погоде, и у них практически не остается свободного времени на дом и семью, потому что это настоящие мужчины, из неслабых, из трудяг.



Карим Гильманшин, машинист ДРСУ в течение трех лет.

Легкая жизнь ему может только сниться: до доручастка работал в Магинском леспромхозе на лесовозе.

Семейный человек, хозяйство, традиционная газета «Воскреска» и телевизор по вечерам. На вопрос о любимом времени года ответил: раньше весну ждали, а сейчас все равно как-то.

Олег Худяков, водитель КамАЗа, в доручастке 4 года.

Он из династии Худяковых: и дед здесь работал, и отец. КамАЗ дали самый старый, но благодаря заботливости хозяина ездит он, по словам руководства, как новый. Молод, но ответственен, видимо, наследственность играет свою роль.



Олег Аюпов, электрогазосварщик ДРСУ

В организации шестой год. Профессию свою любит, считает, что это его дело. Для него важно быстро и качественно выполнить свою работу. В данный момент варит печь для нового гаража.

Живет в Байках. Свободного времени выдается мало, но когда оно все-таки случается, предпочитает отдых на природе. Смотрит российские сериалы и читает «районку».

Рифхат Давлетгареев, водитель УАЗа, возит механика

В доручастке четвертый год. Главным в своей работе считает поддержание доверенного транспорта в порядке, на ходу.

В январе ездил подлечиться в санаторий «Беркут» по профсоюзной линии. Понравилось. Любит лето, семью, посмотреть вечером хороший фильм.



Л.Бикбаева.
Фото А.Максютова.
16 октября 2004 г.

Что еще хозрасчетникам надо

Для ДСПМК нынешний год можно считать удачным. То есть были заказы, оплата и удовлетворение от своих дел. А что еще хозрасчетникам надо?

Ремонт 3,2 километра республиканской дороги Бирск-Тастуба-Сатка, асфальтирование полутора километров дороги Явгильдино-Аскино-Щучье Озеро и гравирование 5 километров дороги в Татышлинском районе, асфальтирование улиц деревни Раздолье, благоустройство территории школы №2 в микрорайоне Молодежный - работа, выполненная механизированной колонной в этом году. На сегодняшний день ведется отсыпка подъездных путей к строящимся мостам. На переправах ДСПМК работает вместе с Уфимской фирмой «Строймостсервис».

Имеющийся в наличии асфальтовый завод выдает каждый год от 9 до 11 тысяч тонн асфальта. 35 единиц техники у ДСПМК на сегодняшний день, в прошлом году обновили свой парк на 2,5 миллиона.

Помимо основной деятельности в прошлом году организация открыла единственный пока в районе автосервис. Бывает, что и в очередь записываются на шиномонтаж и балансировку.

Механизованная колонна как Караидельская ДСПМК действует в нашем районе со 2 февраля 1993 года и 19 лет под руководством Мукамиля Асхатовича Шайхутдинова:

- Поставленные на этот год задачи мы выполнили. Скоро отправимся на территорию МО «Мрясимовский сельский Совет» - улицы деревень в порядок приводить. К тому же это мой депутатский наказ.



Флюр Галимов, с 1995 года мастер ДСПМК

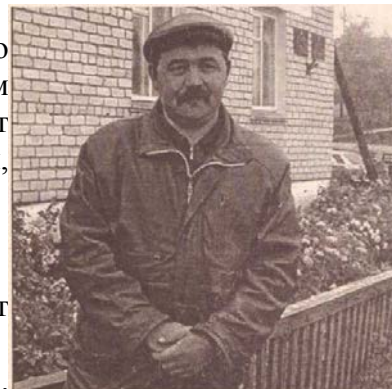
Отвечает за качество работы, в основном за асфальт, очень не любит беспорядка на рабочем месте.

Главным в жизни считает трудолюбие, уважение к труду других. После работы занимается «усовершенствованием» своего жилища в микрорайоне Молодежный.

Василий Банников, водитель КамАЗа ДСПМК

Шесть лет в данной организации водит доверенную технику четырнадцатилетнего возраста, и поэтому максимум усилий приходится прилагать, чтобы не простаивать. Работал везде, где ДСПМК действовало: в Татышлах, Артакуле, Раздолье, Комсомоле, на отсыпке подъездов к строящимся мостам.

Дома, в Байках, все как у обычного сельского жителя: семья да хозяйство. Самым счастливым моментом в жизни считает рождение первого сына, который, кстати, тоже теперь водитель.



Л.Бикбаева.

Фото А.Максютова.

16 октября 2004 г.

Диковилка или дикабелька?

Владимир Гоман в своем документальном повествовании «Лес и люди», посвященном Магинскому леспромхозу, которое публикует наша газета, пишет: «Были и дороги круглогодичного действия: конно-лежневые и конно-диковильные» («Караидель», № 85-86 от 17 июля). Далее он поясняет, какая между ними разница. Я же возьму на себя смелость рассказать о появлении этих терминов.

Почему «лежневые» - понятно. От слова «лежень» (имя существительное), образованного от глагола «лежать». Так в лесных краях называли уложенные рядом бревна, шпалы для проезда и провоза груза по болотистым местам. В западных областях России существует аналогичное понятие: «гать» и «гатить».

Намного сложнее со второй лексемой, которая после приведенного выше предложения встречается в тексте повествования у В.Гомана еще несколько раз.

Мне пришлось расти в тех местах, где в свое время и действовал приведенный в пример второй тип дороги – узкоколейная рельсовая для вывозки леса. И я прекрасно помню, что в народе ее искаженно называли «дикабилка». Это слово восходит к понятию «дикабельная дорога», откуда сокращенное «дикабелька».

Каждый грамотный человек знает, что «ди» означает «двойной» (дилогия, диалог, диод и т.д.).

«Кабель» на голландском (последний относится к германской группе языков и с него в русский лексикон вошло очень много морских терминов) имеет несколько значений: «канат», «трос», «провод», «связь» и т.д. Русский словарь словом «кабель» пополнился еще во времена Петра Великого, когда началось усиленное судостроение. Не вдаваясь в подробности, скажем, что затем наряду с другими в области транспортировки возникло и понятие «два рядом идущих провода». Ну, а затем с появлением электричества слово «кабель» стало обозначать средство, по которому доставляется ток, осуществ-

ляется телефонная связь и т.д., и оно употребляется в языке и сейчас. Просто первоначальное его значение, как это обычно бывает, оказалось забытым. Отсюда и искажения в произношении и грамматике: вместо «дикабельная», «диковильная», т.е. стремление адаптировать по созвучию к похожему в своем языке слову. К примеру, город, основанный тюрками как «Сарысу» после завоевания Иваном Грозным стал называться «Царицыном».

Таким образом, «дикабельная дорога» означала два параллельно, на ширине колеи идущих «колесопровода». Между прочим, описанный В.Гоманом конно-лежневый путь тоже является дикабельным, и он действовал в лесоразработках еще до появления рельсов.

Ф. Нургалиев.
21 августа 2004 г.

Берега соединят мосты

ООО «Юрюзаньмост» задержалось в нашем районе. Еще не завершив всех работ по строительству моста на реке Большая Бердяшка, что впадает в реку Юрюзань около деревни Абдуллино (осталась самая малость: соорудить беседки да подступы к мосту заасфальтировать), предприятие уже начало возводить подобный объект в Новом Бердяше. Это будет тоже висячий мост, но пошире (4 метра) и подлиннее (140 м). И, в отличие от абдуллинского, по нему смогут проезжать легковые автомобили.

Опоры на новом месте начали устанавливать 24 июня. Сантиметр за сантиметром



они будут вбиваться на десятиметровую глубину. В воскресный день 2 июля рабочие «Юрюзаньмоста» забивали второй столб (машинист Аскат Галлямов).



Если мост около д. Абдулино собираются сдать в эксплуатацию 25 июля (тогда же предположительно сдадут атняшский мост другие мостостроители), то новобердяшский обещают завершить в течение 3-4 месяцев. При благоприятном финансировании, конечно.

Г.Ризаева.
Фото А.Максютова.
5 июля 2006 г.

На снимках: каменщики Ибрагим Жаббаров, Науруз Исмагилов, водитель Айрат Яннуров и подсобный рабочий Данил Гайбадуллин говорят, что к приезду Президента РБ мост на Большой Бердяшке будет достроен; пока Новый Бердяш сотрясают звуки забивания опор.

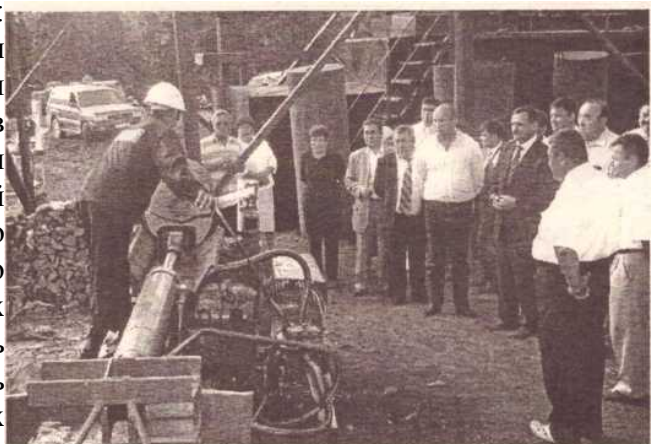
Район создает и работает (отрывок)

НОВЫЙ БЕРДЯШ. С утра здесь с нетерпением ждали высоких гостей. Цель приезда Президента Башкортостана в лесной край - открытие моста через реку Юрюзань и посещение установки по обжигу древесного угля в ООО «Луч».

Муртазу Губайдулловича и сопровождавших его лиц: заместителя Премьер-министра Правительства РБ, министра строительства, архитектуры и транспорта Х.Д.Мавлярова, главу

администрации муниципального района И.Г.Мусина и других здесь встретили юноши и девушки в национальных костюмах с танцами, хлебом, чак-чак, кумысом и, конечно, добрыми улыбками и

словами. Обращаясь к собравшимся, И.Г.Мусин сказал: «В эти дни по всей республике идет крупномасштабная подготовка к юбилейным торжествам, посвященным 450-летию добровольного вхождения Башкирии в состав России. Не стали исключением села и деревни нашего района. Сегодня у жителей деревни Новый Бердяш большой праздник - сдается в эксплуатацию прекрасный подвесной мост длиной 140 метров. По оригинальности и инженерному исполнению подобных этому объекту в республике еще не было. Теперь жители левобережья деревни имеют возможность смело переезжать через реку Юрюзань на легковых автомобилях и перевозить груз до трех тонн».



Кстати, мост не имеет опор и построен с применением современных технологий. Стоимость работ составила 16 млн. рублей, что в несколько раз дешевле капитального моста на опорах.

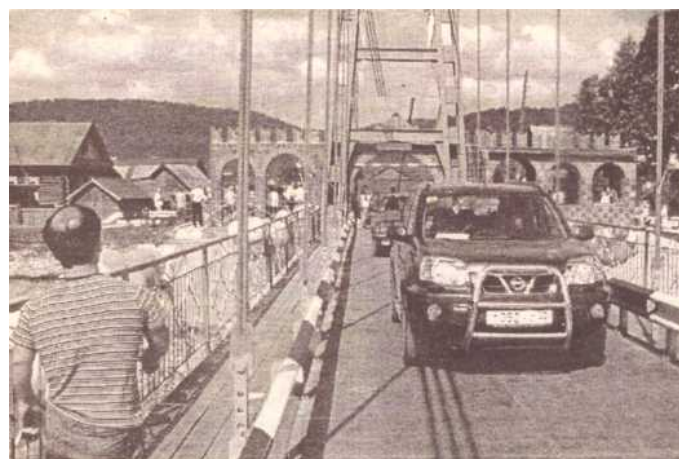
Да, мостостроители «облюбовали» наш район. В 2001 году сдан в эксплуатацию понтонный мост через Уфимку, 2006 - автотранспортный - через Юрюзань в д.Атняш и через речку Большая Бердяшка в Абдуллино... Если так продолжится, мы дождемся, наверное, и капитального моста через Уфимку.

Ильдар Гаязович отметил также большое значение возведенных мостов в социально-экономическом развитии района. Поздравив жителей Нового Бердяша с новым архитектурным и вместе с тем функциональным сооружением, которое к тому же стало украшением деревни, он поблагодарил коллектив ООО «Юрюзаньмост» и лично его руководителя Фаниля Ахметовича Давлетшина за их труд. А от жителей самого Нового Бердяша и близлежащих населенных пунктов руководители республики и района в свою очередь ждут эффективного труда, роста экономических показателей во всех сферах деятельности.

Муртаза Губайдуллович Рахимов в своей краткой речи сказал, что такие приятные события накануне 450-летия вхождения Башкирии в состав России происходят по всей республике, что Башкортостан создает и работает. Работает и создает и Караидельский район. А мосты призваны расширить социальную и экономическую инфраструктуру левобережья реки Уфа.

Ф.А.Давлетшин считает, что «Юрюзаньмост» оправдало свое название. Это седьмой мост, соединяющий берега этой реки, построенный организацией. Фаниль Ахметович пожелал, чтобы он долго служил людям и приносил радость.

Мостостроитель вручает символический ключ главе СП Новобердяшский сельсовет



Ш.Н.Хисматуллин. Наступает торжественный момент - глава республики разрезает красную ленту, и все устремляются на другой берег. Там оформлены выставки народных умельцев, там же расположилась юрта, рассказывающая об истории лесного края, и широко разветвленное древо-шежере рода Хисматуллы, к которым Президент РБ проявил живой интерес.

- Красиво поете, - обращается он к женщинам - членам вокального ансамбля, которые стояли тут же.

А Ф.Т.Шайнурова, жительница Нового Бердяша, выразила мнение всех новобердяшцев, сказав Президенту РБ, что «мы, каждый раз, переходя через мост, будем помнить о Вас, благодарить Вас за такой подарок и молиться за Вас».

Испытание мост уже прошел раньше - двадцатитонным грузом. Но вот уже официально на мост въезжают легковые автомобили. А ведь это чудо, что деревня имеет такое уникальное сооружение. Не зря М.Г.Рахимов предупредил, чтобы его берегли.

Л.Бикбаева, Г.Тимуршина.

Эта дорога свяжет левобережье с «большой землей»

Подрядчик - проверенный

Отрезанность населенных пунктов сельского поселения Кирзинский сельсовет от райцентра - эта проблема всегда стояла остро. Кирзинцы могут проехать в Караидель на автомобилях только зимой по льду, в остальное время их транспорт - катер и лодки. В Кирзинском сельсовете 9 населенных пунктов. Живет там 870 человек, из них 253 пенсионера, 287 работающих, 167 неработающих, 161 ребенок, 96 школьников.

В 2003 году по инициативе районной администрации и при поддержке руководства республики был построен мост через реку Юрюзань в селе Атняш, который частично решил вопрос сообщения отдаленного сельского поселения с «большой землей». Теперь генеральный подрядчик ООО «Дортрансстрой» приступил к строительству дороги из Атняша в Кирзю.

«Дортрансстрой» - одна из крупнейших дорожных подрядных организаций Башкортостана - уже положительно зарекомендовала себя в нашем районе, построив в 2009 году дорогу Шамратово - Атняш. В то время ООО именовалось «Агродорспецстрой». Специализирующаяся на дорогах любой степени сложности, эта организация сделала свой вклад в решение дорожной проблемы в Ишимбайском, Баймакском, Карламанском, Иглинском районах, на федеральных трассах М5 и М7, городских дорогах в Уфе. Участвовала она и в строительстве юбилейных объектов.



Начальник участка ООО «Дортрансстрой» И.А.Айткулов и специалист администрации СП Новобердяшский сельсовет У.А.Саяпов нашли общий язык.

39 километров по сложному рельефу

Приехав в Атняш, откуда «Дортрансстрой» начинает вести полотно, мы встретились с начальником участка Илюсом Анваровичем Айткуловым. Дорожник с 10-летним стажем познакомил нас с проектом первого участка запланированной дороги, разработанным ООО «Дорпроект». Согласно ему, долгожданная дорога шириной в 10 метров, из которых 6 метров - проезжая часть, возьмет свое начало с улицы Ворошилова села Атняш и, пройдя по ней 500 метров, углубится в лес. Строители двинутся, прорубая дорогу, углубляясь на 9,5 километра лесного массива Караидельского района, затем зайдут на земли Нуримановского и, миновав их, вновь двинутся по караидельской территории через населенные пункты Тат-Кудаш и Александровка.

При этом, по словам Айткулова, им предстоит только на первом 10-километровом участке перелопатить 178 тысяч кубометров грунта, а на втором - снять и уложить в тело земельного полотна 460 тыс. кубометров. По ходу предусмотрен небольшой мост в 29 погонных метров через левый приток Юрюзани, который оживает только весной, для чего три русла загонят в одно. Также предусмотрено 15 водопропускных сооружений.

Режим работы запланирован двухсменный вахтовым методом, что позволит до весны пройти 26 километров. Учитывая, что общая протяженность дороги Атняш - Кирзя - 39 километров, строители планируют на этот год пройти более половины пути. Но это - при своевременном финансировании. Пока выделена только часть средств - 50 миллионов рублей. Со своей же стороны организация снабжена необходимой техникой: будет задействовано три экскаватора «Комацу», тяжелый бульдозер той же марки, четыре бульдозера класса Т-170, самоходные катки.

Пока строителей занимают организационные и подготовительные вопросы. Приехавшие дорожники при содействии местной администрации, в частности специалиста администрации СП Новобердяшский сельсовет Ульфата Акрамовича Саяпова, расселились в трех домах. Решается вопрос с налаживанием связи, завозятся железобетонные изделия для водопропускных труб. Не остались в

стороне и местные предприимчивые люди. Представители ООО «Дортрансстрой» заключили договор с субподрядчиком по валке леса - ИП Ф.Н.Юнусовым.

Цена вопроса

Каково же значение дороги Атняш - Кирзя для района? С этим вопросом мы обратились к главе администрации МР Караидельский район Ильдару Гаязовичу Мусину. Вот что он рассказал:

- Вопрос о дороге в Кирзю стоял перед нами давно. С инициативой о развитии инфраструктуры в этом сельском поселении мы начали выходить на руководство республики еще в начале 1990-х годов. Девять населенных пунктов отделены от райцентра рекой, и многие социально-экономические вопросы, связанные с выездом в райцентр и Уфу, решаются очень сложно.

Большой шаг вперед был сделан в 1999 году, когда в сельское поселение провели электричество, сделав переход электролинии через реку. Следующим шагом стало строительство моста через Юрюзань, связавшего Новобердяшский сельсовет и Атняш. И, наконец, наступил период третьего этапа. Он был оттянут из-за кризиса, хотя проект был выполнен еще в 2003 году. Заказчик объекта - Управление дорожного хозяйства РБ, которое включило строительство дороги в план, и рассчитано оно на три года.

Эта, вроде бы небольшая, 40-километровая дорожная ветка решит вопрос не только развития инфраструктуры СП Кирзинский сельсовет. Прежде всего, будет решена более масштабная проблема левобережья, когда его населенные пункты в осенне-весенний период почти четыре месяца в году оказываются отрезанными от «большой земли». Людям приходится добираться в Уфу через Месягутово - Кропачево, а лесопромышленникам-предпринимателям - весь сезон работать на склад, они не могут вовремя реализовать продукцию. Если кирзинцам сейчас нужно вкруговую проехать сначала до Караиделя 70 километров, а потом 230 км до Уфы, то после того, как дорога будет сдана, они сократят свой путь почти вдвое. Если дорога будет содержаться в соответствии с нормативами, то в дальнейшем можно будет наладить автобусное сообщение и люди начнут приобретать не только вездеходы, но и автомобили любых марок. Нужно еще учесть, что проектом предусмотрена 12-километровая перемычка из Атняша в д.Первомайск Нуримановского района. Таким образом, лесная зона круглый год будет «общаться» с Уфой. Наличие этой дороги потянет за собой решение других социально-экономических вопросов.

Считаю, что у Кирзинского сельского поселения есть перспективы. Электролиния вместо дизеля плюс новая школа сделали возможным возвращение уехавших было селян. Уже когда строили учреждение образования, местные жители говорили: «Будет дорога, мы никуда не будем уезжать». Тем более, что работы в Кирзе хватает, так как на территории поселения для разработок достаточно леса. Поэтому мы собираемся расширять производство в ООО «Надежда», установив там печь по обжигу угля.

Словом, эта дорога - жизненно важна не только для кирзинцев, но и для всего левобережья, для развития его инфраструктуры, для решения социально-экономических вопросов. И в дальнейшем мы будем придерживаться точки зрения, что от уровня развития дорожной системы зависит рост экономики. Нет дороги - нет экономики.

Фото и текст Л.Бикбаевой.

1 сентября 2010 г.

Дорога впечатляет своей уникальностью

Во время аномально жаркого лета обширная гладь Павловского водохранилища обмелела и опустилась до истинного русла р.Уфа. Спад воды в водохранилище преподнес много сюрпризов и неожиданностей, которые с 1956 года скрывались под водой или льдом.

У местечка «Мурзино», что на мысу залива им.Золотарева Г.Б, обнажились остатки строений бывше-



Дорога вымощена белым камнем, уложенным в «ребро».

го предприятия «Заготзерно», построенных в тридцатых годах прошлого века. Тогда всю осень и зиму предприятие принимало зерно у производителей Караидельского, Аскинского и Мишкинского районов. С открытием навигации потоки самоходных барж и буксиров из г.Уфы загружались зерном и отправлялись в столицу Башкирии.

Дорога перед складами длиной около километра и шириной 4-5 м была выложена из белого камня в «ребро». Она хорошо сохранилась и впечатляет своей уникальностью. Ближе к берегу до сих пор стоят сотни сохранившихся свай от зерноскладов. Такая же вымощенная белым камнем дорога прямой линией уходит в сторону ныне существующей трассы Караидель - Бердяш. Еще одна, огибающая мыс, уходит в сторону с.Байки.

Текст и фото Р.Кашапова.
3 ноября 2010 г.

Трасса Кирзя - Атняш: дорога жизни, дорога будущего

Мы, сотрудники редакции, предполагали, что эта наша командировка будет из разряда «экстрим». Я, как уроженка лесной зоны района, знала, что там, куда мы едем, дороги никогда не было. Разве что летом, во время покосов до сенокосных угодий. Но ведущий специалист по промышленности администрации МР, куратор лесного хозяйства Н.Г.Гиндуллин, который отправился с нами на видавшей виды «семерке», уверил, что в настоящее время там существует зимник и он в хорошем состоянии.

Проехав по мосту через реку Юрюзань в д.Новый Бердяш, мы углубились в тайгу. Зимник, проложенный местными лесными предприятиями, в самом деле был неплох.

Эта дорога имеет свою историю. Сначала ею пользовались для вывозки сена с покосов, потом, приведя в порядок (это сделали ООО «Луч» и «Азатлык»), стали возить по ней лес с делянок. А когда открылась временная техническая дорога через п.Первомайск, что в Нуримановском районе (после этого населенного пункта начинается хорошая дорога до Уфы), стали пользоваться ею в зимнее время для отправки продукции лесопотребителям.



Примерный план строительства дороги Кирзя - Атняш. Пунктирами обозначены зимние пути.



В.П.Сарапулов, Р.А.Фаттахов, М.Ю.Касимов, Г.М.Разяпов, И.М.Адиатов, О.А.Иванов, Р.А.Хазимухаметов (мастер) уверены, что построенная ими дорога вдохнет жизнь в лесные поселки района.

А вот ООО «Надежда» для вывозки своих лесоматериалов пользуется технической дорогой Кирзя - Павловка, которую при возведении в Кирзе социально-культурного комплекса использовали строители, предварительно отремонтировав ее.

Да, здешним лесным предприятиям в лихие годы кризиса нужно было как-то выживать. И они ломали голову над вопросом, как остаться на плаву и развиваться дальше. Одним из путей экономии средств

должна быть доставка грузов столичным потребителям по более короткой, а значит и более дешевой дороге через Нуримановский район. Путь при этом сокращается до 80-100 километров, и отпадает проблема переправы. И сейчас эти зимники служат людям. Часть их содержат дорожные строители, о которых пойдет речь ниже, часть - те же лесные предприятия.

Но эти дороги действуют только зимой, летом по ним не проедешь, а для большой лесной зоны Караидельского района важно, чтобы они были проезжими круглый год. Поэтому началу капитального строительства трассы Кирзя - Атняш более всех обрадовались руководители интенсивно развивающихся лесных предприятий и жители СП Кирзинский сельсовет, которые отрезаны от центра района с одной стороны реками Уфа и Юрюзань, а с другой - лесами. Вот почему мы, услышав, что около с.Александровка начал работать второй участок ООО «Дортрансстрой», генеральным директором которого является Р.А. Ибрагимов, пересекая тайгу, направились на базу строителей.

Нас приветливо встретил мастер строительного-монтажных работ Р.А.Хазимухаметов. Сначала он с гордостью рассказал о своем предприятии, на счету которого очень важные и крупные объекты в столице Башкортостана и районах республики, а в нашем районе дорога Шамратово - Атняш, которая открыла атняшцам путь в «большой мир». А вот что Ринат Айратович поведал нам о строящейся трассе Кирзя - Атняш:

- Насколько я знаю, письмо с просьбой о строительстве этой дороги поступило от администрации МР Караидельский район в Правительство республики еще в начале 2000-х гг. В 2003 году начались проектно-изыскательские работы. Общая протяженность будущей трассы составит 39 километров. Стройка одной бригадой нашего ООО со стороны Атняша развернулась в 2010 году. Срок строительства именно нашего участка (15 км - 29 км) два года. В настоящее время, пока позволяет техническая дорога, идет завоз через п.Первомайск материалов и строительство водопропускных сооружений. Наш участок очень сложный, с непростым рельефом. Нам предстоит построить 22 водопропускных сооружения, два подъезда к д.Татар-Кудаш и с.Александровка, а также выполнить большой объем земляных работ (так как здесь много карстовых ям). Дорога будет двухполосной, шириной 10 метров.

Дорожники работают вахтовым методом. Здесь задействованы экскаваторы «НІТАСНІ», бульдозеры «КОМАТСУ», автосамосвалы «КамАЗ».

- Дорогу Первомайск - Сарва отремонтировали и содержат в надлежащем состоянии тоже дортрансстроевцы, - продолжает Р.А. Хазимухаметов. - В настоящее время непосредственно на участке трудятся 17 человек. К строительству привлечено и несколько караидельских ребят. Если будет нормальное финансирование, такое мощное предприятие, как ООО «Дортрансстрой», может уже сегодня открыть дополнительно несколько таких участков, как наш.

В с.Александровка, где базируются дорожники, немало заброшенных домов. В одном из них «квартируют» строители, в другом - мастер участка. Еду готовят тут же. Продукты завозят из Уфы. Конечно, условия не ахти.

- Это настоящая работа. Тут скучать не приходится, - улыбается Ринат Айратович.

Родом строители из разных районов республики: Илишевского, Буздякского, Нуримановского, Аургазинского, Архангельского и других. Мастер с гордостью называет имена машиниста экскаватора «НІТАСНІ» О.А.Иванова, машиниста автокрана В.Ф.Иванова, бульдозериста Ф.Ш.Сафиханова, газосварщика Т.З.Хаерланамова, дорожных рабочих В.П.Сарапулова, Р.А.Фаттахова, Ф.А.Ахунова.

На обратном пути нам встретились четыре «КамАЗа», груженные стройматериалами. У бывшей деревни Татар-Кудаш около нас остановилась машина, на которой ехал начальник участка ООО Илюс Анварович Аиткулов.

- Со стороны Атняша дорогу ведет другая бригада. Участок дороги 29 км - 39 км в этом году сдачный, - рассказывает он. - Мы выполняем президентский приказ - «Каждый населенный пункт района должен быть соединен автобусным сообщением с райцентром». После завершения строительства дорога Кирзя - Атняш передается на содержание Караидельскому ДРСУ. Это будет трасса четвертой категории. Дорожная одежда - переходная, состоящая из местного материала и щебенки. При желании ее можно будет заасфальтировать.

В процессе строительства дороги заказы получили и лесные предприятия этой зоны. Например, трассу Атняш - Бурхан прочистило лесное предприятие индивидуального предпринимателя Фаниля Юнусова. А на отрезке от Александровки до Бурхана объемы предоставили ООО «Луч». Ему надо прорубить 10-километровую просеку через леса и овраги. С рабочими «Луча» мы встретились в лесу.

- Мы тоже собираемся организовать вахтовый график, создадим еще одну бригаду, - говорит мастер ООО А.А.Суфияров. - А пока здесь трудятся вальщик Захит Ханов, помощник вальщика Рустем Закиров, механизатор трелевочного трактора ТТ-4 Альберт Гафаров, чекеровщик Раджив Хабириянов, сучкоруб Минулла Давлетзянов, водитель «УАЗ» для перевозки рабочих, он же и огребщик снега Урал Гиндуллин.

Строится капитальная дорога - мечта многих жителей, проживающих в кирзинской зоне и на берегах реки Юрюзань. Ожидается, что она вдохнет новую жизнь в здешние села и деревни. А второстепенные дороги, ответвления тоже обязательно появятся (например, не зря в ходе семинара-совещания Министерства лесного хозяйства министр Р.Б.Набиуллин пообещал содействие в строительстве многоцелевой дороги противопожарного назначения Новый Бердяш - Кызларкуль - Первомайск, которая наряду со своим прямым назначением помогла бы решить еще и экономические вопросы лесных предприятий - обеспечила бы прямой выход к потребителям продукции леса).

Когда замысел администрации МР будет полностью реализован (пока выход до п.Первомайск проектом не предусмотрен), в Башкортостане появится еще одна дорога, которая откроет более короткий путь в столицу с другой границы Караидельского района. Эта трасса также необходима и для жителей иных северо-восточных районов республики (кстати, часть ее проходит через Нуримановский район).



Дорожным строителям предстоит построить много водопропускных сооружений. Одно из них - в д.Александровка.

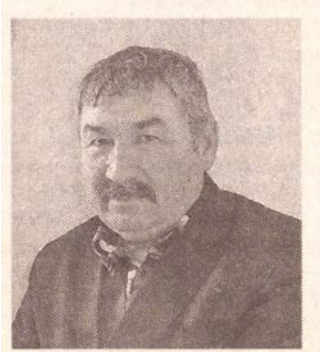


По зимнику «КамАЗы» доставляют необходимые стройматериалы.



НАИЛЬ ГАЙФУЛЛОВИЧ ГИНДУЛЛИН, ведущий специалист по промышленности администрации МР:

- Дорога Кирзя - Атяш, во-первых, соединит СП Кирзинский сельсовет, восемь населенных пунктов которого находятся на левобережье, с райцентром; во-вторых, даст возможность лесным предприятиям заготавливать лес второй группы, т.е. в глубине леса; в-третьих, позволит круглогодично вывозить лесоматериалы потребителям по прямой дороге; в-четвертых, разгрузит движение по трассе М-5 (Москва - Челябинск); в-пятых, будет содействовать развитию туризма в районе; в-шестых, подтолкнет развитие малого и среднего бизнеса; в-седьмых, облегчит контроль за пожароопасной ситуацией. Одним словом, она даст новый импульс развитию района, привлечет дополнительные инвестиции не только в лесопромышленность, но и в другие области.

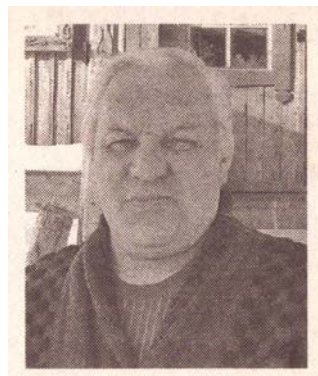


ИСМАЕВ АЙРАТ АВХАДИЕВИЧ, глава СП Кирзинский сельсовет:

- Учитывая, что наше поселение почти полностью отрезано от мира (дорог здесь как таковых никогда не было, летом в райцентр можно попасть только водным путем, а зимой по льду), могу сказать, что дорога Кирзя - Атяш для нас - дорога жизни. Это беспроблемная доставка готовой продукции лесной промышленности потребителям, продуктов и товаров повседневного спроса, почты, медикаментов жителям, да просто нормальная,

без экстремальных происшествий поездка в райцентр, к родным. Сейчас же каждый выезд из поселения сопряжен с большими проблемами, страхом за свою жизнь. А ведь в 8 населенных пунктах левобережья СП проживает более 840 человек.

Пользуясь случаем, хочется поблагодарить Правительство Башкортостана, а также главу администрации МР И.Г.Мусина, который проделал огромную работу, чтобы строительство началось, и, конечно, строителей ООО «Дортрансстрой».



ГАВРИЛОВ КОНСТАНТИН ИВАНОВИЧ, учитель Александровской начальной школы:

- Эту дорогу мы ждали давно. Была бы она 3-4 года назад, многие семьи не уехали бы из нашего села. У нас ведь удивительная природа, красивейшие места. Речки нет, но есть родники. Некоторые из них в прошлом году от жары высохли. Но, может, еще появятся.

Сейчас в Александровке в 16 дворах проживают всего 50 жителей. Здесь много пустующих домов. Думаю, со строительством дороги у села откроется второе дыхание. Возможно, некоторые наши земляки еще вернуться на родину. Из учреждений в населенном пункте остались начальная школа - филиал Кирзинской СОШ, магазин (продавец Альфира Ерина молодец: что закажешь, обязательно привезет). В домах имеются телефоны, телевизоры, компьютеры. К сожалению, недавно закрыли ФАП. Но мы не падаем духом. Мы - оптимисты.

Г.Тимуршина.
Фото А.Мухтасарова.
29 января 2011 г.

Через реку небыструю когда мост выстроят?

Если разговоры о строительстве в нашем районе гидроэлектростанции шли со времен Великой Отечественной войны, то говорить о возведении у нас капитального моста через реку Уфа начали в конце 70-х годов прошлого века. Вообще-то в период Гражданской войны в Караиделе существовал деревянный мост, сооруженный белогвардейцами. Но в июне 1919 года, отступая под напором красных войск Пятой армии Михаила Тухачевского, колчаковцы его сожгли. С тех пор действовала только паромная переправа.

В упомянутых 1970-х годах районные власти уверяли население, что скоро через реку будет построен мост, и тогда не придется мучиться с переправой, не понадобятся ни паромы, ни ледовые дороги, специально наращиваемые заливкой воды. Такую уверенность чиновники поддерживали и в 1980-х, и 1990-х годах. Но скоро только сказка сказывается. Лишь в октябре 2001 года в Караиделе был наведен понтонный мост. Но он так и не решил всех проблем. Для перевозки людей, да и техники, весной и осенью по-прежнему приходится запускать катер и паром. Кроме того, транзитные сообщения с северо-запада на восток и юго-восток тоже требуют использования пути, проходящего через наш район. На это обстоятельство серьезное внимание обратил и Президент РБ Рустэм Хамитов: «Я считаю, что мост - жизненно необходимый объект на этой дороге. И я дам поручение соответствующим структурам, чтобы были рассмотрены возможные варианты его строительства и оценена приблизительная стоимость».

Выбор места для капитального моста в отдалении от райцентра диктует то обстоятельство, что транзитный транспортный поток ни в коем случае нельзя пропускать через села Караидель и Абызово - во избежание грандиозных пробок и смога в этих населенных пунктах.

А вариантов действительно существует несколько. По одной из версий, обнародованной районной газетой в конце 1992 года, построить мост намеревались ниже деревни Новоселка и выше бывшего аэропорта.

Второй вариант летом 2002 года озвучил бывший тогда депутатом Госсобрания - Курултая РБ глава района Ильдар Мусин. На встрече с районными газетчиками он пояснил следующее: «В будущем планируется строительство в нашем районе Верхне-Суянской ГЭС... Плотина гидроэлектростанции - это готовый мост через Уфимку. Так что транзит будет пропущен там...»

Согласно третьему варианту предлагается перекинуть сооружение на «быках» (опорах) рядом с хутором Халанчука, то есть возле стелы «Караидель». А путь, соединяющий мост с дорогой на Тастубу, пройдет по отрогу Шафеевой горы, окаймляющему село Абызово с запада и юга.

Есть и другие наметки. Весь вопрос теперь лишь в том, когда построят остро необходимый объект. Будем ждать и надеяться.

В своем интервью нашей газете по поводу Дня строителя исполняющий обязанности заместителя главы администрации МР по вопросам экономики, промышленности, строительства и жилищно-коммунального хозяйства Рафис Давлиев внес ясность в вопрос, поднятый в этой статье. Он заявил следующее: «Решаются вопросы строительства в Караиделе подвесного пешеходно-автомобильного моста через Уфимку грузоподъемностью 5-8 тонн на традиционном месте переправы и большого грузового с обводной дорогой по левобережью реки».

Стало понятно, что путепроводов через реку собираются перекинуть два: первый на пилонах и второй на «быках»-опорах.

Ф.Нургалиев.

20 августа 2011 г.

Примечание. Проектные работы по строительству моста через р.Уфа в с.Караидель на сумму 42 млн. руб. были проведены в 2015 году.

Долгожданная дорога



Ремонт дороги осуществило ООО «Феникс+».

Со страниц районной газеты «Караидель» хотим выразить слова благодарности администрациям МР, СП Караидельский сельсовет, ООО «Феникс+», лично руководителю предприятия И.Т.Бариеву и его заместителю Т.Т.Бариеву за ремонт нашей многострадальной дороги.

В начале ноября водители У.Х.Габдуллин, Р.Р.Разяпов, Н.И.Гильманов, экскаваторщик А.Н.Насибутдинов, водитель погрузчика Ф.Н.Ибрагимов отсыпали щебнем участок пути до д.Нижние Балмазы протяженностью 1 км.

Как нужна была эта дорога, знает только тот, кто по ней ездил. Из-за ее

плохого состояния водители не только легковых, но и грузовых автомобилей в дождливую погоду и зимние снегопады вынужденно оставляли транспорт на горе, не доезжая до деревни. Сейчас у нас появилась возможность спокойно проехать до самого дома и в непогоду.

Также хотим сказать огромное спасибо главе СП Караидельский сельсовет Р.К.Валинурову за постоянное внимание и чуткое отношение к нашим проблемам.

Всем желаем крепкого здоровья и успехов в работе.

От имени жителей
д.Нижние Балмазы
председатель женсовета
А.Галиева.

7 декабря 2011 г.

Через неизведанную тайгу

Об этой строящейся через тайгу дороге наша газета подробно писала в статье «Трасса Кирзя - Атнаш: дорога жизни, дорога будущего» (№№12-13 от 29 января 2011 г.). Что же изменилось здесь за год? Чтобы выяснить это, мы вновь отправились в путь.

На объект мы прибыли 30 января по тому же зимнику, проехав на «Ниве» ГБУ «Караидельское лесничество» (за рулем был директор учреждения А.Н. Гизетдинов) по мосту через реку Юрюзань, проложенному в д.Новый Бердяш. Здешние дороги хорошо знает выехавший вместе с нами главный специалист по промышленности администрации МР Н.Г. Гиндуллин. И у каждого из нас была своя задача.

Проехав от населенного пункта километров 20, мы оказались на участке дороги, где, несмотря на трескучий мороз, кипела работа. Дорожники трудились на одном из самых сложных участков. Они производили выемку горы, вывозили землю и засыпали глубокий овраг, тем самым выравнивая будущую дорогу. А год назад строители работали около с.Александровка. Теперь этот населенный пункт остался позади.

Строительство дороги сейчас ведет другая организация - ООО «Уфалесстрой» (генеральный директор Рашид Ахметханович Бикбулатов). Начальник участка Рифкат Мухамедсахиевич Бадыков ознакомил нас с положением дел:



Р.М.Бадыков: «Мы выполняем президентский наказ - каждый населенный пункт должен быть соединен с райцентром».

(вода здесь подходит близко к поверхности), много карстовых явлений. Поэтому нужно работать аккуратно. Вокруг дороги нужно построить два подъезда: к Александровке и бывшей деревне Татарский Кудаш.

Мы тут как первооткрыватели: отводим воду, укладываем трубы, копаем кюветы. В этом году намечена сдача нашего участка. На следующий год в плане 0-15-километровый участок (Кирзя - Александровка). Временно приостановлена работа на участке 29-38 км, которая близка к завершению.

В настоящее время у нас трудятся 28-30 рабочих, со второй сменой всего получается примерно 60 человек. Люди эти приехали со всего Башкортостана, среди них немало караидельцев.

Задействованы две машины «Татра-815» Караидельского АТП с их водителями Назифом Камалетдиновым и Ильгамом Давлетшиным. Также здесь трудятся, уже как свои кадры, водитель «КамАЗа» А.Х.Кашапов, машинист виброкатка М.М.Шаниязов, экскаваторщик О.В.Галимов. О них начальник участка отзывается тепло, по-отечески.

Строители живут в с.Александровка, в помещении, выделенном администрацией МР.

Пока мы разговариваем в будке вахтовой машины, работа ни на минуту не останавливается: самосвалы снуют, как муравьи-муравьи в муравейнике. И это зрелище завораживает.

- Коллектив у нас дружный, с большим опытом. Есть целые династии. Поэтому кого-то одного выделять не буду, - говорит Р.Бадыков.

Уфалесстроевцы также привели в порядок зимник Красная Горка – Первомайск – Александровка, и сейчас по нему доставляют стройматериалы, другие грузы. Летом же пользовались



Водители Ильгам Давлетшин, Назиф Камалетдинов, Анфис Кашапов.

Дорожники трудились на одном из самых сложных участков. Они производили выемку горы, вывозили землю и засыпали глубокий овраг, тем самым выравнивая будущую дорогу. А год назад строители работали около с.Александровка. Теперь этот населенный пункт остался позади.

Строительство дороги сейчас ведет другая организация - ООО «Уфалесстрой» (генеральный директор Рашид Ахметханович Бикбулатов). Начальник участка Рифкат Мухамедсахиевич Бадыков ознакомил нас с положением дел:

- Мы работаем на 15-29-километровом участке автодороги Кирзя - Атнаш. Наши рабочие трудятся здесь с августа 2011 года. Поднимаем насыпь. В настоящее время выравниваем продольный профиль. Ведем отсыпку земляного полотна с одновременным строительством искусственных водопропускных сооружений.

У нас задействованы три экскаватора «Хитачи», 10 самосвалов, тяжелый автогрейдер, четыре бульдозера, два виброкатка. Трудимся вахтовым методом: 15 дней по 12 часов в сутки.

Условия работы нелегкие. Несмотря на то, что находимся на горе (это место считается одним из самых высоких мест района - прим. авт.), местность болотистая

(вода здесь подходит близко к поверхности), много карстовых явлений. Поэтому нужно работать аккуратно. Вокруг дороги нужно построить два подъезда: к Александровке и бывшей деревне Татарский Кудаш.

Мы тут как первооткрыватели: отводим воду, укладываем трубы, копаем кюветы. В этом году намечена сдача нашего участка. На следующий год в плане 0-15-километровый участок (Кирзя - Александровка). Временно приостановлена работа на участке 29-38 км, которая близка к завершению.

В настоящее время у нас трудятся 28-30 рабочих, со второй сменой всего получается примерно 60 человек. Люди эти приехали со всего Башкортостана, среди них немало караидельцев.

Задействованы две машины «Татра-815» Караидельского АТП с их водителями Назифом Камалетдиновым и Ильгамом Давлетшиным. Также здесь трудятся, уже как свои кадры, водитель «КамАЗа» А.Х.Кашапов, машинист виброкатка М.М.Шаниязов, экскаваторщик О.В.Галимов. О них начальник участка отзывается тепло, по-отечески.

Строители живут в с.Александровка, в помещении, выделенном администрацией МР.

Пока мы разговариваем в будке вахтовой машины, работа ни на минуту не останавливается: самосвалы снуют, как муравьи-муравьи в муравейнике. И это зрелище завораживает.

- Коллектив у нас дружный, с большим опытом. Есть целые династии. Поэтому кого-то одного выделять не буду, - говорит Р.Бадыков.

Уфалесстроевцы также привели в порядок зимник Красная Горка – Первомайск – Александровка, и сейчас по нему доставляют стройматериалы, другие грузы. Летом же пользовались

паромом через р.Уфа.

- Местность эта малоизученная, везде тайга. Ничего особенного здесь не заметили? - спрашиваю я начальника участка.

- Золота, конечно, не встречали. А вот при раскопке карьера нашли пещеру. Это, видимо, карстовый провал. Внутри, говорят, имеются целые террасы, - отвечает мой собеседник.

Воспользовавшись представившимся случаем, мы съездили и осмотрели вход в пещеру. Если судить по тому, как разработан карьер, пещера находилась в глубине горы. Удивительно, что камни там четырехугольной формы, как будто обработанные. Остается гадать, что это за чудо природы. Возможно, это дело рук человека.



Находка дорожников - огромная пещера.

В этой, когда-то глухой, местности чувствуется оживление. Около Татар-Кудаша сейчас размещается база ООО «Азатлык». На обратном пути нам навстречу попало шесть лесовозных машин

различных ООО и ИП. Видно, что велись работы и по вырубке противопожарной просеки.

В густой тайге строится дорога. Многие связывают с ней свои планы, особенно жители СП Кирзинский сельсовет, проживающие в 8 населенных пунктах, и лесопромышленники. Но, возможно, с появлением дороги появятся и другие интересы, проекты, о которых мы даже и не подозреваем.



На строительстве дороги, несмотря на мороз, жарко.

По пути домой, когда наша машина свернула на дорогу Новый Бердяш - Караяр, вслух сказала: «Эх, и сюда бы провести такую же хорошую трассу». В самом деле, это очень опасный, сложный, хотя и давно эксплуатируемый участок. Сюда с опаской пускают свои автобусы частники, а АТП и вовсе отказывается организовать постоянный рейс. На мою реплику Наиль Гиндуллин ответил, что администрация МР и лично ее глава И.Г. Мусин занимаются решением этого вопроса.

Если все планы будут реализованы, в лесной зоне появится большая добротная трасса, которая вдохнет новую жизнь в здешние населенные пункты.

Г.Тимуршина.

Фото автора.

11 февраля 2012 г.

И дороги, и мосты...

14 июня в здании администрации МР прием граждан провел председатель Государственного комитета РБ по транспорту и дорожному хозяйству И.Я.Муниров со своими помощниками, среди которых был и руководитель Государственного казенного предприятия «Управление дорожного хозяйства РБ» Р.З.Абдуллин. В мероприятии участвовали также глава администрации МР Караидельский район И.В.Гарифуллин и его заместитель по строительству, архитектуре, транспорту, связи и ЖКХ Р.А.Давлиев. Вопросы, которые курируют представители руководства республики, актуальны, и на приеме в с.Караидель обсуждались серьезные проблемы. В том числе речь шла о строительстве мостов и дорог разного значения.

Председателя Совета МР, начальника Караидельского ДРСУ И.Х. Аслямова интересовал вопрос о возмещении транспортных расходов за проезд по понтонному мосту.

- Мы несем незапланированные расходы. Хотелось бы, чтобы их возмещало ГКУ УДХ РБ. Освободившиеся деньги, а это 1,5 - 2 млн. рублей, можно было бы использовать для строительства и ремонта дорог в районе, - сказал Ильдар Хабибович. Есть надежда, что данный вопрос в верхах будет решен положительно. Глава СП Новомуллакаевский сельсовет В.И. Кальсин пришел на прием с просьбой ускорить строительство моста через реку Тюй в Старомуллакаево. В этой деревне проживают 115 человек. Также многие граждане берут там участки для индивидуального строительства. Возведение висячего автомобильного моста грузоподъемностью 5 тонн сократило бы дорогу до райцентра и жителям деревень Седяш и Усть-Бартага, которые вынуждены ездить в Караидель в объезд, через Аскино.

Ильяс Яхиевич Муниров дал задание заместителю главы администрации МР Р.А.Давлиеву разобраться со сметной документацией на мост. Если она готова, строительство можно будет начать уже в нынешнем году. Финансироваться оно будет из республиканского бюджета, а вот подъезды к мосту, возможно, придется сооружать районными силами. 35 лет назад, в самый пик расцвета лесной промышленности района, в с.Магинск была проложена асфальтовая дорога. Сейчас она в плачевном состоянии, и ямочный ремонт ее уже не спасает. Даже прокуратура района подала исковое заявление в суд об обеспечении ремонта дорожного полотна. Об этом на приеме рассказал глава СП Магинский сельсовет А.А.Киряков.

И.Я.Муниров разъяснил, что согласно закону «О местном самоуправлении в РФ» дороги местного значения должны финансироваться из бюджета района. Но недавно созданный Дорожный фонд РФ может помочь в этой ситуации. К тому же, по словам Р.А.Давлиева, в районном бюджете имеется миллион рублей, сэкономленных во время торгов на право заниматься содержанием местных автомобильных дорог. Ильяс Яхиевич рекомендовал незамедлительно начать осваивать часть этих денег. Второй этап ремонта дорог можно будет продолжить в будущем году на деньги Дорожного фонда. Начальник маневренной спасательной службы И.Ф.Исмагилов пришел на прием с аналогичным вопросом, но уже по поводу улиц райцентра. Председатель Госкомитета отметил, что в селе Караидель предполагаемый объем работ очень большой. Асфальтирование за счет средств республиканского бюджета или других форм финансирования можно будет начать только с будущего года. А пока что использовать на эти цели местные средства.

Ирек Фаритович поднял также вопрос о законности установки «лежачих полицейских». Тут ответ прост: соответствующее решение принимается на заседании Совета СП и обязательно согласуется с ГИБДД. Начальника АТП Д.Г.Габдуллина беспокоит немалый долг его предприятию со стороны общества с ограниченной ответственностью «Дортранстрой» (субподрядчик - «Уфалестрой»), которое задействовано в строительстве дороги Кирзя - Атияш. Для карьерных работ АТП предоставило этой организации в аренду два автомобиля «Татра», но расчет за использование техники до сих пор не произведен. Также Данир Гаднанович поднял вопрос о пассажирских перевозках лицами, не имеющими лицензии на данный вид деятельности. Специалист подросткового клуба «Надежда» А.Н.Крюкова поведала о том, как в с.Абызово машины на большой скорости «нагоняют» пыль с неасфальтированной части дороги со стороны горы на асфальтированную. Начальнику УДХ РБ было дано задание об асфальтировании в 2013 году части дороги Бирск - Тастуба - Сатка протяженностью примерно километр.

Были рассмотрены на приеме и вопросы строительства моста через р.Уфа, асфальтирования дороги Караидель - Тастуба. Трасса эта стратегического значения, поэтому она должна войти в федеральную Программу развития автодорог РФ «Центр-Урал».

- Чтобы эти объекты вошли в Федеральную программу, документы должны быть подготовлены очень тщательно, - подчеркнул Ильяс Яхиевич.

Г.Тимуршина.
23 июня 2012 г.

В Старых Багазах - новый мост

Весной нынешнего года из-за большого объема паводковых вод в д.Старые Багазы было разрушено два моста через реку Багазка. Местные жители, живущие за рекой, все это время были вынуждены ходить в магазин и клуб в обход через лес. После того, как большая вода ушла, на месте

старых мостов начали строить новые: один - насыпной, другой - капитальный грузоподъемностью 5 тонн. Подрядчиком строительства выступило ООО «Феникс» (руководитель И.Бариев).

20 июня на торжественное открытие моста собрались все жители деревни и гости из райцентра. Поздравить местных жителей с важным событием приехал глава администрации МР И.В.Гарифуллин. В своей речи он отметил, что капитальный мост здесь давно был необходим, так как разрушенный весной был деревянным и ненадежным. Ильдар Вильевич выразил благодарность подрядчику в лице И.Бариева, который в короткие сроки выполнил весь объем работ. Глава СП Караидельский сельсовет Р.К.Валинуров пожелал багазинцам, чтобы новый мост прослужил много лет. Имам-хатыб местной мечети Равдат-хазрат Гайбазов благословил односельчан и прочитал молитву.



От имени местных жителей со словами благодарности в адрес администраций МР и СП Караидельский сельсовет и подрядчика выступил ветеран Великой Отечественной войны И.Фаузетдинов. Он сказал, что этот день стал одним из самых долгожданных и праздничных для односельчан.

Затем высокие гости разрезали красную ленточку, и через мост проехали первые автомобили, скутеры, прошли мамы с детскими колясками. Мероприятие продолжилось праздничным концертом, танцами, играми и чаепитием.

Р.Шайдуллина.
Фото Р.Ильсова.
23 июня 2012 г.

В глухие уголки района вдохнуть новую жизнь

О том, как продвигается строительство дороги Кирзя - Атняш, наша газета в последний раз писала 11 февраля нынешнего года. Что же изменилось здесь с тех пор? Чтобы ответить на этот вопрос, а также ознакомиться с деятельностью лесных предприятий района, 21 июля в лесную зону с рабочей поездкой отправились глава администрации МР И.Гарифуллин, главы СП Караидельский сельсовет Р.Валинуров и Новобердяшский сельсовет Ш.Хисматуллин, главный редактор газеты «Караидель» Р.Ильсов, заведующий сектором промышленности, туризма и муниципального контроля администрации МР Н.Гиндуллин.

На строящейся дороге сейчас ведут работы дорожники генерального подрядчика ООО «Дортрансстрой» и субподрядчика ООО «Уфалесстрой». Протяженность трассы от Атняша до Кирзи составляет около 40 километров. Дорога строится с августа 2011 года и по плану должна быть завершена в 2013-м. Участок Атняш - Александровка планируется завершить до конца нынешнего года. Общая сметная стоимость строительства составляет около 350 млн. рублей. Только в текущем году из средств республиканского адресного инвестиционного фонда на текущие работы выделено 80 млн. рублей. В ближайшее время ожидается дополнительное поступление средств. После того, как 11 июля 2012 г. ООО «КаСоЛ» выиграло тендер на аренду лесных участков (сроком на 49 лет), предприятия, входящие в состав общества, почувствовали уверенность в будущем. В том числе и ООО «Азатлык» (руководитель Х.Хисматуллин), которое развернуло свою производственную базу у д.Тат-Кудаш. На заготовке леса задействована одна бригада, а на переработке - две. Здесь действуют две пилорамы. Рабочие выпускают доски, обрезные пиломатериалы, рубят срубы и производят заготовки для фанерного сырья. «Азатлык» - одно из наиболее успешно развивающихся лесных предприятий района, где ежегодно обновляется автотранспортный парк. Продукция ООО пользуется большим спросом у потребителей.

Руководитель предприятия как никто другой заинтересован в строительстве дороги Тат-Кудаш - Первомайка (Нуримановский район) протяженностью около 12 км, которая при осуществлении этого проекта намного сократит путь потребителям продукции леспрома. Ведь от поселка Первомайка до

города Уфы всего 150 километров. Глава администрации МР И.Гарифуллин надеется, что проект осуществится в 2013 году.

Если все намеченные планы будут выполнены, в лесной зоне появится большая добротная трасса, которая вдохнет новую жизнь в здешние населенные пункты.

Г.Тимуршина,
Р.Ильясов.
25 июля 2012 г.

Станет ли улица Ленина караидельским Арбатом?

Знаменательное решение

16 августа 2012 года Совет сельского поселения Караидельский сельсовет на своем заседании вынес знаменательное решение - запретить движение автомобильного и других моторизованных видов транспорта по ул.Ленина районного центра. Запрет действует отныне на отрезке между пересечениями этой улицы с ул.Гагарина и ул.Коммунистической. Здесь разрешено проезжать лишь транспорту специального назначения (скорой медицинской помощи, пожарной и аварийной службам и др.) и общественному транспорту, за исключением такси.

Теперь караидельцы, долгие годы ратовавшие за превращение центральной улицы Караиделя в пешеходную зону, могут с удовлетворением воскликнуть: «Свершилось!»

Рассказывает глава СП Караидельский сельсовет Рамиль Валинуров:

- В первую очередь решение Совета сельского поселения было размещено на официальном сайте, а также на информационном стенде. Затем мы разработали схему установки указательных и запрещающих знаков и согласовали ее с ОГИБДД Отдела МВД России по Караидельскому району. В ООО «Дорзнак» (г.Уфа) заказали два щита и стандартные знаки (два круглых и 21 квадратный) со стойками и креплениями. Данный заказ обошелся бюджету СП более чем в 40 тыс. руб. Знаки привезены и установлены в нужных местах. Все они имеют светоотражающее покрытие. На необходимом расстоянии от поворотов на улицы Гагарина и Коммунистическую также смонтированы щиты с указанием проходящего через наше село участка автодороги Бирск - Тастуба. Теперь все зависит от дисциплинированности тех, кто сидит за рулем.



Запрет на движение автомобильного транспорта по центральной улице Караиделя теперь закреплен законодательно.

Закон что дышло?

В Москве имеется историческое место под общим названием Арбат. Сюда входят кварталы старинной застройки, улицы Большой и Малый Арбат с переулками. Здесь нет движения транспорта и люди ходят пешком. Арбат стал излюбленным местом актеров, певцов, поэтов, писателей, музыкантов, художников, здесь организуют выставки книг и картин, концерты. В общем, Арбат - это своеобразный культурный центр столицы.

Караидельцы длительное время выступали за то, чтобы центральную, самую красивую улицу, носящую имя Ленина, превратить в местный Арбат. Лет восемь назад даже установили знаки, запрещающие проезд автомобильного транспорта по центральной магистрали Караиделя. Особенно этому обрадовались мамы: теперь можно без опаски прогуливать детей на свежем, не загазованном выхлопами автомашин воздухе.

Но не тут-то было. Ограничение транспортного движения результатов не дало. Ни местная власть, ни сотрудники ГИБДД так и не сумели навести здесь порядок. Об этой проблеме не раз писала и районная газета.

Автору этих строк, в августе текущего года обратившемуся с журналистским запросом по данной проблеме в администрации района и сельского поселения, глава администрации МР И.Гарифуллин сообщил, что он запретил своим заместителям проезд по пешеходной зоне улицы Ленина и сам не ездит по ней, хотя такая должностная привилегия ему предоставлена. Ильдар Вильевич подчеркнул, что серьезным тормозом в решении данного вопроса было отсутствие законодательной базы. Теперь она подведена (есть решение Совета СП Караидельский сельсовет), но будет она работать или нет, зависит только от нас самих.

Этот разговор вспомнился, когда глава СП Караидельский сельсовет Р.Валинуров недавно показывал мне установленные щиты и знаки. На наших глазах по улице Ленина под «кирпичом» спокойно проезжали автомобили, но сотрудников ОГИБДД нигде не было видно.

В отношении таких водителей скажу следующее. Безнаказанность развращает людей, склонных к нарушениям общепринятых правил. Им действительно «закон не писан, если писан, то не читан, если читан, то не понят, если понят, то не так».

Станет ли в реальности улица Ленина караидельским Арбатом, покажет время. А местная власть уже сделала серьезный шаг в этом направлении.

Ф.Нургалиев.
22 сентября 2012 г.

Еще одна мечта станет былью

Мечту о прямом выходе на столицу республики через п.Первомайск Нуримановского района, минуя переправу через реку Уфа, лесопромышленники нашего района лелеяли многие годы. Она приобрела реальные очертания, когда началось строительство трассы Кирзя - Атнаш, ведь отсюда до Первомайска всего чуть более десяти километров. Но без дороги, особенно в летнее время, через болотистые места не пройдешь. А проектом строительства трассы Кирзя - Атнаш возведение дороги до Первомайска не было предусмотрено, хотя бывший глава администрации МР И.Г.Мусин настойчиво продвигал эту идею, понимая ее важность. Вопрос этот не раз поднимался и во время визитов в наш муниципалитет министра лесного хозяйства. А решение вопроса пришло совсем с другой стороны.

Как мы уже сообщали, австрийская компания «Kronospan», имеющая 28 деревообрабатывающих заводов в 24 странах мира, в 2014 году планирует запустить в Уфимском районе Башкортостана завод по производству строительных материалов. Инвестиционное соглашение о строительстве подписано Президентом РБ Рустэмом Хамитовым и главой группы компаний Питером Кайндлом. Для будущего предприятия будут нужны древесные отходы. Речь идет о крупных партиях сырья и из Караидельского района. Так обоюдная заинтересованность вынесла на повестку дня вопрос о бесперебойной доставке на завод древесных отходов, а это в условиях нашего района возможно лишь при наличии короткой дороги с минимальными препятствиями на ней.

Вопрос сбора древесных отходов для нужд ООО «Kronospan» рассматривался в администрации МР 7 ноября с участием главы администрации МР И.Г.Гарифуллина, генерального директора компании А.Курбаншо и руководителей лесных предприятий. Тогда Ильдар Вильевич поднял тему строительства дороги до Первомайска как наиболее оптимальной для вывозки сырья. Вскоре руководитель австрийской компании побывал у Президента РБ Рустэма Хамитова. И дело пошло.

20 ноября в администрации нашего муниципалитета прошло совещание лесопромышленников с участием заместителей главы администрации МР Р.А.Давлиева и В.М.Гиндуллина, зав. сектором промышленности, туризма и муниципального контроля Н.Г.Гиндуллина по вопросу «Проектирование и строительство автодороги Первомайск - Атнаш». Собравшиеся рассмотрели поручение заместителя Руководителя Аппарата Правительства РБ М.Б.Фатхуллина о выборе оптимальной схемы прокладки трассы с учетом наибольшего охвата территории по вывозке лесоматериалов. Мирхайдар Борисович по «электронке» направил в администрацию нашего района карту с отмеченными на ней тремя вариантами будущей дороги. Участники совещания должны были дать оценку каждому варианту либо предложить свой и, не теряя времени, прибыть в Уфу для утверждения проекта.

Выступая на совещании, генеральный директор ООО «КаСоЛ» Р.К.Закиров сказал:
- Первый вариант дороги наиболее короткий (12,7 км). Большинство арендованных кварталов ООО находятся как раз на этой территории. В следующем году мы планируем освоить порядка 135 тыс. кубометров леса. Значительно увеличатся объемы дровяной древесины, древесных отходов, отходов лесопиления - они составят около 70-100 тыс. кубометров. Эти объемы надо перерабатывать. Очевидно, что ООО «Kronospan» является надежным партнером, и наше сырье должно доставляться на завод вовремя. В связи с этим предлагаю принять первый вариант строительства дороги, предложенный Правительством РБ, внося в него небольшую корректировку. Раньше от п.Первомайск до д.Кызлар-Куль была ветка железнодорожного пути (узкоколейка), по которой лес доставляли до Первомайска и с.Красный Ключ. Уже два года автотранспорт ООО «Азатлык» ездит зимой по этой лесной дороге.

Предложение Р.К.Закирова поддержали руководители ООО «Азатлык» Х.М.Хисматуллин, «Луч» К.Н.Хисматуллин, «Юрюзаньлес» Ф.М.Шамсутдинов. Последний поднял также вопрос обновления транспортного парка, так как устаревший автотранспорт, грузоподъемность которого всего 10-15 тонн, для таких работ неэффективен. Нужны современные большегрузные автомобили, способные вывозить по 30-40 кубометров леса.

Участники совещания пришли к мнению, что по техническим параметрам дорога должна соответствовать 4-й категории с расчетной скоростью 80 км/ч, протяженность ее составит 13 км, ширина проезжей части - 6 м. Кстати, второй и третий варианты дороги не только более длинные, они к тому же проходят по очень сложной местности, и, естественно, для их строительства понадобится намного больше средств.

21 ноября делегация Караидельского района в составе Н.Г.Гиндуллина, Р.К.Закирова, Ф.М.Шамсутдинова, Х.М.Хисматуллина и К.Н.Хисматуллина была принята заместителем Премьер-министра Правительства РБ, руководителем Аппарата Правительства РБ И.А.Тажитдиновым. На встрече также присутствовали М.Б.Фатхуллин, председатель госкомитета РБ по транспорту, дорожному хозяйству И.Я.Муниров, представитель Министерства лесного хозяйства В.А.Соболь, представители администрации МР Нуримановский район. Держать строительство под контролем будет сам Президент Башкортостана Рустэм Хамитов. Наши земляки упорно отстаивали свою точку зрения. В итоге было принято решение утвердить первый вариант строительства дороги до Первомайска с предложенной караидельцами корректировкой.

На будущую дорогу нужно смотреть не только как на лесовозную. Трасса имеет стратегическое значение. Она сыграет большую роль в социально-экономическом развитии не только нашего района, но и Дуванского и Нуримановского, считают специалисты.

Г.Тимуршина.
1 декабря 2012 г.

Изыскательские работы начались

21 декабря под председательством главы администрации МР И.Гарифуллина состоялось совещание с участием представителей ГУП РПИИ «Башкирдортранспроект», заместителя главы администрации МР Р.Давлиева, геодезистов и изыскателей.

Обсуждалось проектирование и строительство капитального моста длиной 444 метра с подъездными путями через реку Уфа в объезд села Караидель. По информации строителей, общая стоимость проекта составляет около 2 млрд. рублей. Протяженность объезда от стелы «Караидель» до развилки Караидель-Магинск-Караяр составляет около 12 километров. Для удобства местных жителей будет предусмотрен и подъездной путь до села Абызово.

На сегодняшний день на Уфимке, на месте строительства моста, проектировщики с помощью водяных помп увеличили толщину льда и с его поверхности специальной машиной производят бурение дна реки с целью исследования его физико-механических и других характеристик и на наличие карстовых провалов.

В рамках утвержденного плана в 2013 году запланировано завершить разработку проектной документации, в 2014-м - начать само строительство, а в 2016-м завершить его.

26 декабря 2012 г.

Строят дороги, мосты, магистрали



Асфальт для строительства и ремонта дорог на территории нашего района производится силами шести человек, работающими на АБЗ Караидельского ДРСУ. Производство асфальта – один из ответственных этапов при строительстве дорог, так как от его качества зависит не только долговечность покрытия, но и такие характеристики как прочность и пригодность при сильной жаре и в мороз.

За процесс производства асфальтно-бетонной смеси отвечает оператор газовой котельной А.Гайсин. Он следит за работой печи, в которой сначала перемешиваются сухая смесь и щебень, после чего в нее

добавляется битум – именно так «варят» асфальт. В этом деле оператору помогает варщик асфальтной массы У.Низамов. Если Ангат Ангамович руководит процессом варки асфальта из операторской, то Ульфат Глимьянович находится непосредственно возле печи и следит, чтобы во время варки асфальтной массы не образовывались комки и заторы на ленте. После «варки» образцы асфальта отправляются на лабораторные исследования. Контроль материалов на входе, а также проверка качества готовой асфальто-бетонной смеси на выходе осуществляет лаборант З.Фатыхова. Зайтуна Давлетзяновна проверяет асфальт по нескольким параметрам, в том числе определяет его прочность и водонасыщение. Сварщик Айдар Фаязович Саитов ремонтирует всю технику и установки на АБЗ, а машинист бульдозера Загит Ангамович Гайсин грейдерует асфальтно-бетонную смесь и щебень и занимается расчисткой территории. Руководит коллективом механик Ф.Гайсин. Фарит Ангамович известен в районе многим как хороший и опытный руководитель, на совесть выполняющий свою работу и уважительно относящийся к коллегам. Именно он получает наряды, планирует и контролирует весь процесс от подготовки сырья до выпуска готовой продукции. Кроме того, в обязанности Ф.Гайсина входит контроль за соблюдением правил безопасности, обеспечение условий труда.

Казалось бы, с приближением зимы работы у членов коллектива АБЗ должно стать меньше. Но это не так. Зимой они переводятся на круглосуточное дежурство по предприятию, занимаются содержанием дорог и благоустройством территории. Отмечая День работников дорожного хозяйства, мы воздаем должное трудолюбию, упорству, профессионализму дорожных строителей: проектировщиков, рабочих, механизаторов, водителей. Тем, кто прокладывает и ремонтирует автомагистрали, следит за их состоянием. В профессиональный праздник хотелось бы пожелать коллективу АБЗ, как и всем работникам Караидельского ДРСУ, счастья, здоровья и еще больших объемов производства.

Р.Шайдуллина.
19 октября 2013 г.

Дорога - это жизнь

104 километра пути примерно за 1 час 40 минут - за такое время из райцентра можно добраться через Атяш до одного из самых отдаленных населенных пунктов района - с.Кирзя. Но для лесопромышленников - участников недавно прошедшего семинара-совещания - эта поездка длилась дольше. Они останавливались на вновь образованных производственных участках на строящейся трассе Кирзя - Атяш.

Оказывается, строительство дороги, появившаяся перспектива выхода до Уфы



У с.Александровка ООО «Луч» обустроивает свою вторую базу.

«по прямашке» через Нуримановский район подтолкнула новобердяшцев - руководителей ООО «Азатлык» (директор Х.Хисматуллин) и ООО «Луч» (К.Хисматуллин) - к созданию производственных баз на территории бывшей деревни Тат. Кудаш и около с.Александровка, которые входят в СП Кирзинский сельсовет.

ООО «Азатлык»

Руководитель Хупутдин Хисматуллин не побоялся устроить базу предприятия далеко в лесу, где



«Срубы у нас качественные», - говорят азатлыковцы.

почти не было дороги, на территории бывшей деревни Татарский Кудаш. И, кажется, не прогадал. Делянки рядом. Уже достраивается трасса Кирзя - Атняш, на самом высоком, правительственном уровне обещают проложить дорогу до д.Первомайск (Нуримановский район), которая в разы укоротит расстояние до Уфы. А пока здешние лесопромышленники используют зимник.

На делянках, почти рядом с базой, трудятся две лесозаготовительные бригады. Установлены две пилорамы: маховый станок ЛРВ-1 и дисковой «КАРА». Рабочие производят доски, брус, срубы на заказ, фанеру и др. Для сменной работы построено уютное «общежитие», где отдыхают и ночуют, в основном, водители. Всего в ООО трудятся 24 человека.

- Хорошо что трассу Тат. Кудаш - Атняш теперь содержит ДРСУ, - говорит один из новобердяшских предпринимателей Фанис Хисамов.

Есть необходимость провести сюда электричество.

ООО «Луч»

Около с.Александровка свою вторую базу обустривает ООО «Луч». В планах общества заготавливать 10 тыс. кубометров леса в год.

- Александровка была основана в 1870 году, сейчас она на грани исчезновения. Но, думаю, что строительство дороги и появление производства дадут импульс для ее возрождения и дальнейшего развития, - говорит директор ООО «Луч» Канифьян Хисматуллин.

Здесь работает одна лесозаготовительная бригада и пилорама предприятия. Электричество имеется.



Не каждый день увидишь пилораму, установленную прямо в лесу.

Трасса Атняш - Кирзя

Участники семинара стали свидетелями строительства одного из самых сложных участков трассы Атняш - Кирзя, где уже произведен монтаж железобетонных труб. Это место (высотой в 15 метров) будет засыпано землей. На 15-километровом участке нужно уложить 28 труб. Как нам сообщил и.о. начальника участка ООО «РегионДорСтрой» В.Сафутдинов, ввод этого участка состоится в 2015 году.

Именно в 2015-м район должен получить в законченном виде трассу Кирзя - Атняш. Стройматериалы доставляют по тому же зимнику через д.Первомайск.

Субподрядчиком по расчистке леса на строящейся дороге является ООО «Азатлык». Сформированы две бригады, задержки в работе дорожных строителей из-за них нет.

ООО «Надежда»

Остановившись на базе ООО «Надежда» в Кирзе, участники семинара-совещания выслушали информацию о предприятии из уст его директора Сергея Ширяева.

Базируется «Надежда» на месте бывшего гаража. Сюда перебрались с нижнего склада ради экономии сил и уменьшения расходов. Рабочие тоже трудятся на лесозаготовке - на пробивке трассы Кирзя - Александровка. Предприятие имеет пилораму и деревообрабатывающий станок. Численность работающих - 10 человек.

- Производство у нас почти безотходное. Горбыль сразу отгружаем местным жителям на дрова, - рассказывает директор. - В прошлом году общество произвело товарной продукции на сумму 863,6 тыс. руб., реализовало - на более чем миллион рублей. Населению продано 425 куб.м дров.

Еще одна ответственная забота предприятия - содержание зимней дороги.

«Пусть вам завидуют те, кто покинул этот край»

Так сказал один из участников семинара. Возможно, с открытием трассы Кирзя - Атняш и прямой дороги до Уфы такой момент наступит. А пока кирзинцам уже успели позавидовать некоторые руководители, которые впервые побывали в общественно-культурном центре села, где расположены школа, детсад, клуб, администрация СП и др. Школа, где учатся 75 школьников (директор Резеда Камалтдинова), и детсад, где воспитываются 17 детей (заведующая Нурия Валиуллина), обеспечены всем необходимым. Жаль, что демографическая картина, как и везде, вызывает тревогу. В прошлом году родилось 5 детей, умер 21 человек.

На пленарном заседании глава СП Кирзинский сельсовет Айрат Исмаев ознакомил собравшихся с положением дел в поселении, где в семи населенных пунктах проживают 806 человек.

- Отрадно, что люди строятся - сейчас 8 человек ведут строительство индивидуального жилья. В СП функционирует четыре частных предприятия, Кирзинское участковое лесничество. Но проблема безработицы остается: официально зарегистрированных безработных пять, а фактически их более 130 человек. 33 процента от общего числа работающих трудятся в бюджетной сфере. Нужны инвестиции, открытие новых производств.

О лесопромышленности

На пленарной части семинара-совещания выступили также глава администрации МР Ильдар Гарифуллин, заведующий сектором промышленности Наиль Гиндуллин, генеральный директор ООО «КаСоЛ» Равиль Закиров, директор ООО «Юрюзаньлес» Фардат Шамсутдинов, генеральный директор ООО «Альпийский» Венер Фаизов и другие.

- Приток детей даст не новая школа, а крепкая экономика и хорошая дорога, - сказал в своем выступлении И.В.Гарифуллин. - Почему рабочих мало? Потому что зарплата низкая. Потому что рынок сбыта лесопроductии далек.

Ильдар Вильевич также остановился на строительстве социальных объектов в населенных пунктах лесной зоны. Общественно-культурные комплексы, подобные Кирзинскому, очень нужны в Новомуллакаево, Новом Бердяше и других местах.

Равиль Закиров подвел итоги деятельности лесных предприятий за 2013 год, а еще говорил о планах на будущее, исполнительской дисциплине, оплате аренды леса.

- 2013 год лесная промышленность района завершила неплохо. Предприятиями произведено продукции на сумму 206,4 млн. руб. (рост на 18 проц.). Но есть арендаторы, которые не освоили задекларированные объемы, - заметил он. - На 2014 год все обеспечены лесом. Глубокая переработка древесины - это наша давнишняя мечта. Она не снята с повестки дня, хотя в районе в этом направлении хорошо действует ООО «Уфалеспром». Нужны инвесторы, честные и деловые партнеры. Большой проблемой остается реализация дров и отходов лесопиления. Если завод «Кроношпан» не будет запущен, она еще более усугубится.

Разговор зашел и о производстве из опилок альтернативного топлива - пеллетов. Финляндия и Швеция давно перешли на пеллеты, - отметил Равиль Казыханович.

Лесопромышленники обсудили и другие вопросы. В решении своих проблем большую надежду они возлагают на главу администрации МР, который в настоящее время ведет переговоры на уровне Правительства РБ и с потенциальными инвесторами. Ведь до сих пор остается нерешенным вопрос субсидирования приобретения лесной техники и оборудования.

Вместо послесловия

Как хочется, чтобы этот прекрасный край воспрял и люди жили в нем счастливо и благополучно. В лесной зоне района есть свои звезды, такие как, например, Альберт Минибаев, тренер и гиревик с мировым именем, который к тому же пишет стихи.

Так вот рекорды бьются,
Так вот приходит успех!
Кирзинские не сдаются,
Кирзинские лучше всех!

В этих строках сквозит гордость за свое село. Кирзинцы - настоящие патриоты родной земли. Здесь живут удивительные люди: врач Данис Адиятов, директор школы Резеда Камалтдинова, учителя Роза Хайдарова, Резеда Лутфуллина, Лилия Гайнетдинова и многие другие. Они любят свой край. И эта любовь его спасет.



Г.Тимуршина.
Фото Д.Гареева.
1 марта 2014 г.

Достижения района

С 2010 по 2014 год в нашем районе проведены следующие мероприятия: в 2012 г. построен 21-квартирный социальный жилой дом в с. Караидель для вдов участников войны и детей-сирот; проведена реконструкция детского сада №3 в мкр. Багазка с.Караидель; в 2013 году выделены средства на создание дополнительных мест в детских садах №1, №2, №4 с.Караидель, Байкинского, Байкибашевского детсадов; построено 5 двухквартирных домов для детей-сирот в с.Абызово. Кроме того, **в настоящее время ведутся проектные работы по строительству капитального моста в с.Караидель; выполнены проектные работы по строительству пешеходного моста через р.Тюй в д. Новомуллакаево и автодороги Муллакаево-Новомуллакаево;** ведутся проектные работы по строительству школ, совмещенных с детскими садами в с.Новомуллакаево и с.Абызово; **продолжается строительство автодороги Атияш-Кирзя** протяженностью 39 км; на этапе завершения строительства база отдыха спортивно-реабилитационного центра инвалидов по зрению «Луч», а также база отдыха ФОК «Караидель».

13 августа 2014 г.

Понтонный мост для муллакаевцев

Проблема переправы через реку Тюй, разделяющую Новомуллакаево и Старомуллакаево, назрела довольно давно. И потому отличной новостью для жителей этих населенных пунктов стало появление на берегу Уфимки в селе Караидель грузовиков с мощным грузом – понтонами военного ПМП-60.

Всего 28 октября прибыло шесть партий плюс к доставленным еще летом двум секциям. ПМП-60 – понтонно-мостовой парк, состоит из 14 понтонов. Каждый понтон весит 6,7 тонны, длина его – 6 м.91 см, ширина проезжей части – 6 метров. Общая длина – 100 метров.

По словам заместителя главы администрации района по промышленности, строительству, архитектуре и жилищно-коммунальному хозяйству Рафиса Авхадиевича Давлиева, контракт на



поставку оборудования для переправы был заключен в августе этого года. Причем возникли сложности, долго искали поставщика: не было желающих выполнить заказ за те деньги и на тех условиях, которые были заявлены. В конце концов, такая фирма нашлась, тендер выиграло ООО «Гранд» из Екатеринбурга. Первую партию они доставили быстро, летом, а вот со следующими комплектами возникла задержка. Но все же они нашли недостающие секции, и теперь везут их из г.Губкинска Ямало-Ненецкого автономного округа. Понятно, что это история не одного дня, если учесть дорожные условия и дальнейшее расстояние, а также

негабаритный груз, требующий спецтехнику.

Но все же основная часть понтонного парка для муллакаевцев уже поступила. И теперь дело за специалистами МУП «Теплокомснаб», которые будут собирать ПМП-60 на берегу Уфимки в Караиделе, а затем в цельном виде отбуксируют до Муллакаево. Во многом все зависит от погоды, - говорят коммунальщики, - если успеют все довести до ледостава, то можно будет установить мост через Тюй этой осенью. При неблагоприятном раскладе переправа будет смонтирована ранней весной. По словам специалистов МУП «Теплокомснаб», особых трудностей в сборке он не составляет. Исполняющий обязанности начальника переправы капитан механик Игорь Алешков в годы службы в Германии в понтонном полку уже сталкивался с подобными конструкциями военных понтонных парков.

В любом случае, этот мост – лишь временный, - поясняет Рафис Давлиев. - Так как переправа должна связать два сельских поселения - Новомуллакаевское и Верхнесуянское, тут нужен капитальный мост и у нас есть договоренность с Госкомитетом по транспорту республики о проектировании железобетонного моста через Тюй.

Л.Бикбаева.

Фото Д.Гареева.

29 октября 2014 г.

Сквозь лес

«Еще одна мечта станет былью» - так называлась публикация Гузель Тимуршиной в нашей газете. «Мечту о прямом выходе на столицу республики через п.Первомайск Нуримановского района, минуя переправу через реку Уфа, лесопромышленники нашего района лелеяли многие годы. Она приобрела реальные очертания, когда началось строительство трассы Кирзя - Атняш. Ведь отсюда до Первомайска чуть более десяти километров», - писала она в номере от 1 декабря 2012 года.

Дорога Атняш – Первомайск необходима для вывоза древесины в Уфу. А с тех пор, как в Уфе был запущен завод «Кроношпан», заинтересованный в крупных партиях сырья, вопрос стал особенно актуальным.

Тогда, в 2012 году, глава администрации нашего района Ильдар Гарифуллин и руководитель «Кроношпана» А.Курбаншо с данной инициативой вышли на Президента республики, который ее поддержал. Затем на уровне муниципалитета были рассмотрены предложенные Правительством РБ

варианты оптимальной схемы прокладки трассы с учетом наибольшего охвата территории по вывозке лесоматериалов. Был выбран наиболее короткий путь, где находится большинство арендованных кварталов ООО «КаСоЛ» с внесением небольших корректировок.

Тогда же было решено, что по техническим параметрам дорога должна соответствовать 4-ой категории с расчетной скоростью 80 км/ час протяженностью 13 км и шириной 6 метров.

С тех прошло почти три года. А 1 декабря 2014 года в лесу появились строители – дорожники. В строительстве участка дороги Тат-Кудаш – Первомайск протяженностью 13 км 700 метров участвует два подрядчика: 8 километров строит ремонтно-строительное предприятие ООО «РегионДорСтрой», остальное – ОАО «Башкиравтодор» (шесть его управлений, в том числе Караидельское ДРСУ).

К работе также подключилось ООО «Азатлык», чьи рабочие трудятся на очистке трассы от деревьев.

По словам директора ООО «Региондорстрой» Рашида Ахметхановича Бикбулатова, эту дорогу они планируют сдать до мая 2015 года.

Комментарий

И.Гарифуллина, главы администрации МР Караидельский район:

- Эта дорога имеет стратегическое значение и может сыграть положительную роль в социально-экономическом развитии района. Недавно я побывал на объекте. Там работа кипит, задействована самая современная техника. Хорошо, что на строительстве заняты и местные ООО: «Азатлык» расчищает трассу, «Феникс» завозит гравий, у подрядчиков трудятся караидельские водители и т.д.

А ведь когда-то даже Атяш нам казался краем света и доехать до него было проблематично. Теперь там хорошая дорога, а мы пошли дальше. «Кроношпан» уже работает и наше сырье им нужно, а для лесопромышленников – это отличная возможность сбыта древесины, которую они смогут оперативно доставлять на предприятие по новой дороге.

Л.Бикбаева.

7 февраля 2015 г.

И снова о дорогах

Весна обнажает многие коммунальные вопросы. Но острее всего в это время года встают дорожные проблемы. В связи этим мы обратились к главе администрации района Ильдару Гарифуллину с вопросом, когда и как будут решаться проблемы дорожной сферы в районе.

Вот что нам рассказал глава муниципалитета:

- 13 апреля, объехав с комиссией райцентр, мы изучили состояние дорог, определили самые разбитые участки проезжей части с наибольшей интенсивностью движения людей и транспорта и определили сроки ремонта.

Погодные условия в этом году были достаточно непредсказуемыми. Когда происходит резкий перепад температур (от минусовых до плюсовых), вода затекает в мелкие трещины и замерзает, тем самым разрушая верхний слой дороги. Автомобили, проезжая по такому дефекту, начинают «разносить» асфальт.

Единственная организация в районе, занимающаяся ремонтом и строительством асфальтированных дорог - Караидельское ДРСУ. Для работников этого предприятия первоочередная задача - обслуживание республиканской трассы и только потом - муниципальных дорог. С 9 апреля они приступили к ремонту проезжей части райцентра и работают по договоренности с нами по субботам и воскресеньям. Если в зимнее время дорожники используют «холодный асфальт», то в летний сезон - горячий. 14 апреля запущен асфальтовый завод около села Байкибашево.

На 16 апреля запланирован ремонт улицы Мира в мкр.Молодежный, там очень много ям и выбоин, особенно между магазинами «Кабур» и «Кабур-2». Начато «грейдерование» гравийных дорог. Эта работа будет вестись регулярно по мере подсыхания полотна.

- Что запланировано на нынешний год?

- В рамках финансирования из «Дорожного фонда» запланирован ремонт асфальтового покрытия на 89-91 километре республиканской трассы «Караидель - Бирск», ремонт опасного участка на Абызовском подъеме, продолжится проектирование асфальтовой дороги «Караидель - Тастуба» и завершится строительство дорог Атяш - Кирзя и Атяш - Первомайск.

В связи с сокращением финансирования до конца еще не решены вопросы строительства подъездных путей к капитальному мосту через р.Уфа, дороги между д.Муллакаево и с.Новомуллакаево. Решается вопрос субсидирования из федерального бюджета строительства подъездных путей и моста к д.Бияз. Ходатайствуем о выделении денежных средств на строительство 10 километров дороги Муллакаево – Султанбеково. Также требуются бюджетные ассигнования на асфальтирование внутрипоселковых дорог в Магинске и Байкибашево.

Обращаясь к жителям района, хочу сказать, что каждый из нас желает ездить по хорошим дорогам. И в этом направлении делается все возможное. Администрация района постоянно озабочена тем, как пополнить бюджет и как войти в ту или иную программу финансирования. Но, когда происходят вопиющие факты ухода от налоговых платежей, выплаты заработной платы в «серых конвертах», в конечном итоге страдает все население муниципалитета. Поэтому многое зависит от каждого из нас.

Записал Р.Ильясов.

16 апреля 2016 г.

Уже не мечта, а реальность!

Вопрос возведения в нашем районе капитального моста долгие годы оставался одним из самых проблемных. Разговоры о начале его строительства велись на разных уровнях власти не один год. И вот, день, о котором мечтало не одно поколение караидельцев и которого ждали жители не только нашего района, но и всего северо-востока республики, настал - 19 января состоялось торжество по случаю начала строительства автомобильной дороги «Обход с.Караидель с мостом через р.Уфа».

Церемония открытия символического камня события прошла на правом берегу у стелы на въезде в с.Караидель. В этом историческом событии приняли участие глава администрации МР И.Гарифуллин, председатель Госкомитета РБ по транспорту и дорожному хозяйству Р.Гилязетдинов, и. о. руководителя ГКУ Управление дорожного хозяйства Р.Абдулмазитов, генеральный директор АО «Башкиравтодор» Ф.Халитов, председатель Совета директоров ЗАО «УралМостострой» П.Рабухин, директор Республиканского проектно-изыскательского института «Башкирдортранспроект РБ» Д.Халитов, а также представители предприятий и учреждений, жители и гости района.

Мероприятие проходило в особой, торжественной обстановке, и, пожалуй, было волнительно для каждого присутствующего. Ведь не каждый день мы становимся участниками столь важного события. Нам, современникам и очевидцам того, как в наш район «пришел» долгожданный мост, в этом плане несказанно повезло.

Церемония началась под звуки Гимна РФ. Высокая честь поднять флага выпала главе СП Караидельский сельсовет И.Габсадыкову, водителю лесовоза ООО «КаСол» С.Яхину и дорожному мастеру Караидельского ДРСУ Ф.Галимову.

Затем к собравшимся с приветственной речью обратился глава администрации МР И.Гарифуллин:

- В последние годы в Караидельском районе по дорожному строительству сделано много. Кроме ремонта и содержания имеющихся дорог, активно возводятся новые. В 2016 году завершилось строительство дороги Кирзя - Атняш - Первомайск, которого жители отдаленных населенных пунктов ждали долгие годы. До сдачи этого объекта кирзинцы не имели возможности добираться до райцентра по дорогам с твердым покрытием, часть пути пролегалa по реке. Кроме того, теперь наши лесопромышленники могут осуществлять перевозки древесины и сырья на завод «Кроношпан» в Уфу через Первомайск, сократив при этом расстояние до столицы в два раза. Сейчас мы находимся на пороге еще одного значимого события - строительства капитального моста через р.Уфа. Проблема переправы существовала со времен Екатерины II, нам понадобились долгие годы, чтобы прийти к ее решению. Мы благодарны руководству Башкортостана, лично Главе РБ Р.Хамитову, руководителям дорожного комплекса республики за то, что этот насущный вопрос решен положительно. Работы уже начались, и мы надеемся, что появление моста придаст новый импульс развитию всех сфер нашего муниципалитета.

Председатель Госкомитета РБ по транспорту и дорожному хозяйству Р.Гилязетдинов, выступая перед собравшимися, отметил, что этому событию предшествовала огромная работа целого круга специалистов. Он также добавил, что с возведением моста для жителей нашего и соседних районов,

близлежащих областей откроются прямые дороги до г.Уфы, ближайшей к нам железнодорожной станции Шуچه Озеро, что положительно скажется на жизни региона в целом.

Генеральный директор АО «Башкиравтодор» Ф.Халитов, в свою очередь, рассказал о работах, которые предстоит выполнить его предприятию. Дорожники уже приступили к строительству подъездных путей, на одном из участков в настоящее время работают 42 человека, три экскаватора, три бульдозера, катки. В ближайшее время планируется увеличить количество сотрудников и техники на объекте. А председатель Совета директоров ЗАО «УралМостострой» П.Рабухин (это предприятие непосредственно будет заниматься строительством моста) пообещал, что свою работу они сделают качественно и в срок.

Учитель Караярской СОШ Г.Кдрасова поблагодарила от имени караидельцев руководство РБ, района, представителей дорожного комплекса за внимание к проблемам жителей и выразила надежду, что со строительством моста жизнь всех без исключения граждан района, а особенно проживающих в левобережной зоне, станет лучше.

После торжественных речей И.Гарифуллин и Р.Гилязетдинов под аплодисменты собравшихся сняли полотно с символического камня с табличкой.

Дорожникам предстоит выполнить огромный объем работ по строительству дороги «Обход с.Караидель с мостом через р.Уфа», общая протяженность которой 9,930 км, из них 328,4 м - это сам мост. Общая стоимость строительства согласно контракту равна 1,656 млрд рублей, в том числе моста - 870,389 млн. рублей. Дороге будет присвоена третья категория, ширина ее проезжей части составит семь метров, обочин - 2,5 м. Дорожникам будет необходимо отсыпать земляное полотно, высота которого местами равняется 22 метрам, и разработать выемки глубиной до 23 м. В ходе строительства также будет осуществлено переустройство двух ВЛ 10 КВ, одной ВЛ 35 КВ и вынос кабеля связи ОАО «Башинформсвязь».

Мост будет сооружен из сталежелезобетона и состоять из пяти пролетов длиной 49, 63, 42 и два по 84 метра, под ним будет установлено 13 водопропускных труб. Срок завершения стройки по плану - октябрь 2020 года. Однако, Правительством Республики Башкортостан перед строителями поставлена задача постараться закончить работу к 100-летию образования РБ, то есть к концу 2019 года.

Р.Шайдуллина.
24 января 2017 г.

Стройка века началась

Вот уже несколько месяцев караидельцы ежедневно наблюдают за ходом строительства автодороги «Обход с.Караидель с мостом через реку Уфа». Издали видно, как дорожники прокладывают путь к главному объекту строительства - мосту. Подробнее об этом нам рассказал заместитель главы администрации МР по промышленности, строительству, архитектуре и жилищно-коммунальному хозяйству Рафис Давлиев.

Он нужен был давно

- Капитальный мост нужен был еще во времена строительства Екатерининского тракта, - рассказывает Рафис Авхадиевич. - Люди заселили левый берег Уфимки уже не одну сотню лет назад, а когда центром района стало село, расположенное на правом берегу реки, этот объект стал жизненно необходимым.

В советские годы за это дело взялись основательно: разработали проект и уже собирались его реализовывать. Мост должен был быть на месте нынешнего понтона. Однако некие обстоятельства приостановили строительство, которое, как мы знаем, так и не началось. Конечно, для людей, живущих за рекой, на долгие годы проблема пересечения реки оставалась нерешенной. Но, с другой стороны, в этом есть и свой плюс – трасса на том проекте проходила через райцентр, а это значит, что поток



большегрузов создал бы проблемы для жителей Караиделя, не говоря уже об ухудшении экологической обстановки.

Заново взяться за идею строительства моста заставила засуха, случившаяся пять-шесть лет тому назад. Все, наверное, помнят, что река Уфа тогда сильно обмелела, по ней не могли ходить баржи, не было переправы. Вот уж точно: не было бы счастья, да несчастье помогло. Именно благодаря такой погоде появился повод аргументированно представить Правительству республики необходимость моста.

Как мы знаем, все в природе циклично, значит, подобная засуха может повториться еще не раз. Тогда это осознали и региональные чиновники. Таким вот образом администрация МР доказала важность этого объекта Главе РБ Р.Хамитову, он в свою очередь – Президенту В.Путину, который дал указание министру транспорта РФ М.Соколову включить в план строительство моста через р.Уфа в с.Караидель. Вот такой долгий и неоднозначный путь прошел наш будущий мост.

Сложный проект

- Нынешний проект моста – сложнейший, так как требует много дополнительных работ, - продолжает Р.Давлиев. – Его проектированием занимался Республиканский проектно-изыскательский институт «Башкирдортранспроект» и его субподрядные организации из Ленинградской области.

После того, как к месту его строительства был обеспечен технологический проезд, за дело взялось ЗАО «УралМостострой». В целях обеспечения качественных производственно-монтажных работ на левом берегу был возведен целый городок со своим бетонным заводом, сварочными постами, специальным оборудованием, дизель-станциями. Для производства железобетона завезены щебень необходимой фракции, песчано-гравийная смесь определенного состава – все это для того, чтобы успеть до подъема воды подготовить три опоры. Шесть скважин уже залиты бетоном. Сейчас там работают буровая установка большой мощности (ее вес – 160 тонн, только представьте, сколько усилий нужно приложить, чтобы ее привезти, собрать и установить), сваебойная аппаратура, монтирующая конструкции, которые помогут при возведении моста, а впоследствии будут разобраны.

Все это и есть дополнительные работы, которые напрямую к возведению моста не относятся. Однако заказанный строителями металл, а это около 1000 тонн, уже начал поступать. Как только опоры будут установлены, начнется непосредственное сооружение моста. Его длина составит 328 метров, с двух сторон он будет освещаемый. Проезд по нему будет бесплатный.

Полноценная трасса

- Любая стройка, тем более такой сложности и масштаба, начинается с подготовительных работ. Строительные организации, участвующие в проекте, в первую очередь установили производственные базы, где проживают рабочие, хранится оборудование. Они находятся в Магинске, Сосновом Бору, в конце дороги Абызово - Тастуба.

Но первым делом нужно было вырубить просеку. Этим занялся «Караидельский союз лесопромышленников» во главе с его руководителем Фардатом Шамсутдиновым. Наши лесники настолько виртуозно и мастерски вырубали, вытаскивали и складировали лес, что уфимские дорожники очень удивлялись. Используя, казалось бы, устаревшую технику, работая в сложнейших условиях там, где пешком-то пройти сложно, они быстро и качественно справились со своей задачей и таким образом стали первыми, кто проложил путь к будущему мосту.

Основную работу по строительству дороги ведет ОАО «Башкиравтодор». Его сотрудники трудятся круглосуточно, в несколько смен, всего задействовано 110 человек и 55 единиц техники. На сегодняшний день техническая дорога к мосту проложена, сейчас предприятие занимается взрывными работами и перевозкой грунтов на различные ее участки. Вообще, для создания земляного полотна нужно около 1 млн 600 кубометров грунта, который для каждого участка должен быть определенного состава. Он добывается путем подрыва.

Многие наверняка заметили, что в райцентре появились знаки объезда. Они установлены в соответствии с проектом, но мы договорились с генподрядчиком, что эту дорогу перекрывать будем только в самом конце работ и только летом. Это будет необходимо сделать, так как дорога в Караидель несколько сместится. Изменится проезд и в с.Байки.

По контракту завершение всех работ должно состояться в 2020 году, но строители обещают сдать объект и ввести его в эксплуатацию в конце 2018 года - начале 2019-го. Трасса до Тастубы будет с

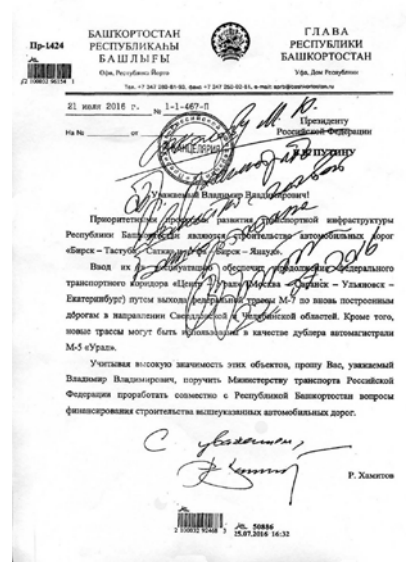
асфальтовым покрытием и тоже несколько изменится – ее приведут к нормативным стандартам автодороги третьей категории.

Понтонный мост и зимняя переправа останутся и будут функционировать, как и прежде. До тех пор, пока они будут экономически выгодны. Если же они станут не востребованны, то, конечно, мы их уберем. А вот в межсезонье людям придется добираться в Караидель уже по новому мосту, перевозка на катере осуществляться не будет. Однако в перспективных планах администрации района – в будущем построить висячий пешеходный мост там, где сейчас переправа. Но задумываться об этом можно будет лишь после ввода капитального моста.

Петиция тут вовсе не причем

- Хочется высказаться по поводу всяких движений, появившихся в Интернете до начала строительства. Они ни на что не повлияли, так как возведение такого крупного проекта – дело не одного дня и даже не одного года. Только проектно-сметная документация делалась два года и к началу всей этой «интернет-кампании» уже была утверждена. Поэтому не стоит всерьез думать, что какая-то там петиция может повлиять на выделение средств из бюджета страны. Просто на этой волне некоторые молодые люди решили заделаться «блогерами» и заработать на этом дешевую популярность.

Скажу больше. Проектно-сметная документация прошла множество экспертиз, как региональных, так и федеральных, что является самой затратной и сложной процедурой в этом строительстве. Госэкспертиза дает заключение пригодности объекта к строймонтажу. В это же время велись и инженерно-геологические изыскания: проверялись дно реки, горы, грунты на несущую способность на всем протяжении объекта. Все это осуществлялось в конце 2014 года. Вот и подумайте, если два с половиной года назад работы уже велись, могла ли петиция, опубликованная в конце 2016 года, повлиять на что-либо? Конечно же, нет.



Л.Бадртдинова.
Фото Т.Халимова.
21 апреля 2017 г.

На снимке: Виза Президента РФ В.Путина.

Большая стройка - большие перспективы



В рамках рабочей поездки в северо-восточные районы республики Глава Башкортостана Рустэм Хамитов 9 июня посетил Караидельский район.

Программа рабочей поездки главы республики как всегда была насыщенной, за два дня он посетил Салаватский, Кигинский, Белокатайский районы, ознакомился с экономической деятельностью предприятий, посетив производственные площадки, культурно-массовые мероприятия. В ходе поездки его сопровождали главы администраций, руководители ведомств республики.

В рамках рабочей поездки по Караидельскому району Глава Башкортостана Рустэм Хамитов ознакомился с ходом строительства автодороги Бирск – Тастуба - Сатка на участке обхода села Караидель с мостом через реку Уфу.

Стоит отметить, что строительство данного объекта местные жители ждали давно. Протекающая по территории района река Уфа делит район на две части. С 2001 года основным связующим звеном транспортного сообщения является понтонный мост, однако в период межсезонья и в зимний период он подлежит демонтажу. До установления ледовой переправы пропуск автотранспорта через реку прекращается. Получается, что дважды в год у жителей левобережной зоны обостряется вопрос переправы.

Путем длительных переговоров на уровне руководства республики еще в 2013 году удалось найти понимание и поддержку в вопросе начала строительства моста, так были начаты работы по проектированию моста и подъездных путей к нему.

Активное строительство подъездных путей к будущему мосту через реку Уфу и количество используемой техники на объекте поразили участников встречи. Заместитель премьер-министра Правительства РБ Муниров И. Я. дал комментарии по поводу хода строительства объекта.

Заказчиком выступил ГКУ Управление дорожного хозяйства Республики Башкортостан, стоимость объекта «Строительство автомобильной дороги Бирск-Тастуба-Сатка на участке обход отход с. Караидель с мостом через р.Уфу в Караидельском районе Республики Башкортостан» на данный момент составляет 1 млрд. 723 млн.925 тыс. рублей.

В настоящее время выполнены подготовительные работы по вырубке леса и выкорчевки пней, снятию почвенно-растительного слоя на всем протяжении строящейся автодороги, ведутся буровзрывные работы. Работу ведут 2 буровые установки. Произведены взрывы горной массы на 3 участках объемом 60 656 кубических метра.

Завершены работы по устройству земполотна на примыкании к строящейся автодороге протяженностью - 633 м, выполнены работы по отсыпке земполотна и разработке выемок участков основной дороги общей протяженностью - 2 740 м. Выполнены работы по монтажу водопропускных труб. Обустроен строительный городок для складирования строительных материалов, стоянки дорожно-строительной техники. Ведется заготовка инертных материалов для устройства оснований дорожной одежды. Всего на объекте задействовано 104 единицы техники, работает 150 человек.

По строительству мостового сооружения Мостоотрядом №30 ЗАО «Уралмостострой» смонтирован и запущен растворо-бетонный узел, обустроен строительный городок, заготовлены материалы для бесперебойного выполнения строительно-монтажных работ. Выполнены работы по устройству буронабивных свай на опорах. Ведутся работы по устройству тела опор.

Глава региона Р.З.Хамитов изучил карту строительства объекта, задал вопросы относительно дальнейших работ после возведения объекта. Заместитель премьер-министра Правительства РБ Муниров И. Я. поделился дальнейшими планами по развитию дорожной сети республики, рассказал о развитии придорожного сервиса и возможностях, которые позволят снизить транспортную нагрузку на отдельных магистралях.

Как было отмечено Главой Республики Башкортостан Рустэмом Хамитовым, строительство столь важного объекта позволит соединить северные районы и районы северо-востока республики и дальше через мост пойдет около 60 километров дороги на Тастубу: «Объект не маленький, но реализация его даст возможность ездить не по трассе М5, которая практически аварийная, а через новую дорогу которая, соединится с уфимскими трассами». Главой региона так же было озвучено, что строительство объекта осуществляется за счет республиканского бюджета, все финансовые расчеты выполнены, средств достаточно для того, чтобы к концу следующего году завершить строительство моста, а дорогу в 2019 году.

Р.Шайдуллина.
16 июня 2017 г.

С наклоном, чтобы не загрязнять реку

Журналисты «Караидели» отправились к месту будущей развилки на въезде в райцентр, чтобы подробнее ознакомиться с тем, на каком этапе сейчас находится строительство объекта. Экскурсию для нас провел заместитель главы администрации МР по промышленности, строительству, архитектуре и жилищно-коммунальному хозяйству Рафис Давлиев, а о ходе дорожных работ на правом берегу рассказал мастер строительно-монтажных работ «Башкиравтодора» Фидан Каримов.

Дорога

Возведение дорожного объекта «Обход с.Караидель с мостом через р.Уфу» находится в самом разгаре. Ежедневно жители и гости нашего села имеют возможность наблюдать за ходом строительства, а временами даже быть свидетелями взрывных работ, которые еще будут продолжаться.

Как мы уже сообщали, у стелы будет построена развилка, для которой сейчас отсыпают новую дорогу. На въезде в райцентр справа она уже практически готова, работы по ее возведению завершаются в срок. Дорожникам понадобилось 70 тысяч кубометров земляного грунта, который они добывали, разбирая рядом стоящую гору. Кстати, дорога будет подниматься к мосту.

Теперь рабочие потихоньку перебираются на другую сторону для возведения нового съезда в с.Байки, для этого потребуется приблизительно 111 тысяч кубометров грунта.

На этом участке строительство ведется круглосуточно в две смены. Задействованы самосвалы, бульдозеры, экскаваторы и каток.

Что касается закрытия проезда, то решение об этом еще не принято, однако, его следует ожидать в ближайшее время. Когда это случится, автотранспорту будут предложены два пути объезда: через Байки или через Байки-Юнусово. Пассажирские рейсовые автобусы будут ходить по второму маршруту.

Проект подразумевает, что дорога от Абызово до Тастубы будет полностью заасфальтирована. Как нам сообщил Р.Давлиев, состоявшиеся торги выиграли две компании – «Башкиравтодор» и «Дортрансстрой».

Всем известно, путь до Тастубы полон спусков, подъемов и крутых поворотов, которые недопустимы для трассы федерального значения. Поэтому перед тем, как заасфальтировать эту часть объекта, дорожники должны будут привести ее в надлежащее состояние – к нормативам, предъявляемым ГОСТом к автодорогам третьей категории. К слову, дел там более чем достаточно: объем земляных работ составит порядка 5 млн. кубометров. Кстати, если сейчас проезд в сторону Дуванского района проходит через деревню Бартым, то обновленная автодорога пойдет в объезд этого населенного пункта.

Мост

Строительство моста сегодня тоже в самом разгаре. Рабочие возвели первую опору и установили на нее консоль (часть пролетных строений). После того, как будут сооружены все шесть таких элементов, на них начнут укладывать сам мост.

Так как сейчас первоочередной работой для мостовиков являются опоры, расскажем, как происходит их установка. Сначала забиваются сваи (их можно легко увидеть – это железные цилиндры, торчащие в большом количестве из воды). Далее строители откачивают из них воду, засыпают землей, бурят отверстия и ставят конструкцию опоры. Вся задействованная для этого техника (краны, сваебойное оборудование и т.д.) работает с понтонов.

Кстати, мост тоже будет подниматься в сторону левого берега. Это требование предъявляют экологи для того, чтобы вся грязь с моста не стекала в реку и не загрязняла ее.

Сразу же за мостом трудятся дорожники. Как можно было заметить, они поднимают дорожное полотно. Его высота будет соответствовать уровню консоли и составит 22 метра.



Л.Бадртдинова.
Фото Т.Халимова.
25 июля 2017 г.

Продолжение следует...

Об авторах

Бадрутдинова Лилия Ураловна, родилась в г.Янаул, в 2012 году окончила Бирскую социально-педагогическую академию, с марта 2016 г. работает корреспондентом газеты «Караидель».

Бикбаева Лира Витальевна, в 1997 г. окончила Бирский государственный педагогический институт, 2009-м - Башкирскую академию государственной службы и управления (юриспруденция). С сентября 2001 по февраль 2016 гг. являлась корреспондентом газеты «Караидель», ныне работает в Караидельском межрайонном суде.

Выгузов Николай Егорович (1914 – 1997), родился в д.Тураево (находилась недалеко от д.Хорошаево). Вся его жизнь была связана с районной лесопромышленностью. Он прошел путь от простого рабочего до заместителя директора Магинского леспромхоза. Был награжден орденом «Знак Почета» и пятью медалями. О нем рассказано в книге Ф.Н.Нургалиева «Сыновья и дочери земли караидельской» (стр.12, «Времена не выбирают, в них живут и умирают»).

Глухов Николай Александрович, родился в 1959 г. в Караиделе. Имеет среднее образование. До 2015 г. сотрудничал с районной газетой.

Емельянова Ольга Ивановна, дочь председателя первой революционной молодежной организации (с.Байки, декабрь 1917 г.) - предтечи комсомола в нашем районе Ивана Казакова (1894 - 1996). До выхода на пенсию преподавала немецкий язык в школах, техникумах и вузах. Проживает в г.Стерлитамак.

Ильясов Рустам Марселевич, родился в 1974 г., в 1997 г. окончил Бирский государственный педагогический институт (факультет «Биология и химия»), 2004-м - Башкирскую академию государственной службы и управления. С сентября 2008 по июнь 2016 гг. работал директором (главным редактором) ГУП РБ редакционно-издательский комплекс «Караидель». Ныне директор Караидельской СОШ №1.

Кашапов Равиль Ахметович, родился в 1955 г., имеет высшее образование, на пенсию вышел работником администрации муниципалитета, ныне - директор районного историко-краеведческого музея (с.Байки). Проживает в с.Караидель.

Нургалиев Фанис Нурмухаметович, родился в 1944 г., журналист, автор нескольких краеведческих книг, лауреат премии имени писателя Гаяна Лукманова. Проживает в с.Караидель.

Тимуршина Гузалия Мухаметризовна, журналистка, поэтесса, лауреат премии имени писателя Гаяна Лукманова. В 1993-2016 гг. работала в редакции газеты «Караидель»: большей частью заместителем редактора. Проживает в с.Караидель.

Шайдуллина Регина Ильдаровна, в 2010 г. окончила Бирскую социально-педагогическую академию, с апреля 2011 г. работает в редакции газеты «Караидель», с ноября 2016 г. - директор (главный редактор) Караидельского информационного центра - филиала ГУП РБ Издательский дом «Республика Башкортостан».

Чистякова Маргарита Ивановна, ветеран труда, работала учителем начальных классов; многодетная мать (награждена орденом «Материнская слава» 3-й степени). Проживает в с.Байки.

Содержание

О.Емельянова. Зовут дороги в Караидель.....	3
Ф.Нургалиев. Древний путь имеет богатую историю.....	4
М.Чистякова. Эта дорога и сейчас служит людям.....	4
Н.Глухов. Станет автострадою подъем.....	5
Ф.Нургалиев. «Берег левый, берег правый» свяжет воедино мост.....	7
Ф.Нургалиев. Вторая жизнь исторического тракта.....	8
Ф.Нургалиев. Шафеевский перевоз - Караидельская переправа.....	10
Ф.Нургалиев. Вдоль по Сибирской дороге.....	11
Ф.Нургалиев. Вместе с другими он строит дороги.....	12
Ф.Нургалиев. Удачного вам дня.....	13
И будет дорога до Кирзи.....	14
Н.Выгузов. Как строилась дорога Озерки - Каирово.....	14
Ф.Нургалиев. К 70-летию возобновления дорожного строительства в районе	16
Ф.Нургалиев. Асфальтовому заводу - четверть века.....	17
Л.Бикбаева. ДРСУ. Уходить отсюда не торопятся.....	18
Л.Бикбаева. Что еще хозрасчетникам надо?.....	21
Ф.Нургалиев. Диковилка или дикабелька?.....	22
Г.Ризаева (Тимуршина). Берега соединят мосты.....	23
Л.Бикбаева. Г.Тимуршина. Район созидает и работает (отрывок).....	23
Л.Бикбаева. Эта дорога свяжет левобережье с «большой землей».....	25
Р.Кашапов. Дорога впечатляет своей уникальностью.....	26
Г.Тимуршина. Трасса Кирзя - Атнаш: дорога жизни, дорога будущего.....	27
Ф.Нургалиев. Через реку небыструю когда мост выстроят?.....	30
А.Галиева. Долгожданная дорога.....	31
Г.Тимуршина. Через неизведанную тайгу.....	31
Г.Тимуршина. И дороги, и мосты.....	33
Р.Шайдуллина. В Старых Багазах - новый мост.....	34
Г.Тимуршина. Р.Ильясов. В глухие уголки района вдохнуть новую жизнь...	35
Ф.Нургалиев. Станет ли улица Ленина караидельским Арбатом?.....	36
Г.Тимуршина. Еще одна мечта станет былью.....	37
Изыскательские работы начались.....	38
Р.Шайдуллина. Строят дороги, мосты, магистрали.....	39
Г.Тимуршина. Дорога - это жизнь.....	39
Достижения района.....	42
Л.Бикбаева. Понтонный мост для муллакаевцев.....	43
Л.Бикбаева. Сквозь лес.....	43
Р.Ильясов. И снова о дорогах.....	44
Р.Шайдуллина. Уже не мечта, а реальность!.....	45
Л.Бадртдинова. Стройка века началась.....	46
Р.Шайдуллина. Большая стройка – большие перспективы.....	48
Л.Бадртдинова. С наклоном, чтобы не загрязнять реку.....	49
Об авторах.....	51
Содержание.....	52

**Дороги - связь с миром (Материалы по истории
дорожного строительства Караидельского района РБ)**

Автор-составитель Ф.Н. Нургалиев.

Отпечатано на принтере в авторской редакции.

Компьютерный набор: Нургалиева Ф.Ф.

Компьютерная верстка: Нургалиева Ф.Ф.

452360 РБ, Караидельский р-н, с. Караидель, ул. Фрунзе, 2.