

***Дорога
как призвание
и жизнь***

Витебск,
2008

УДК
ББК
Д

Дорога как призвание и жизнь. – Витебск: , 2008. 156 с.

ISBN

Страницы этой книги – своеобразный путеводитель по дорогам Витебщины, которые построили и содержат трудолюбивые люди, специалисты дорожно-строительного предприятия КУП «Витебскоблдорстрой». 2008 год стал юбилейным в истории коллектива: 70 лет назад было фактически положено начало развитию дорожной отрасли северного края Беларуси.

В основу книги легли исторические документы, живые свидетельства ветеранов, рассказы о встречах в коллективах дорожников. Издание богато иллюстрировано.

ISBN

УДК
ББК



Витебщина всегда, с древних времен, стояла на перекрестке великих торговых путей, а потому самой судьбой предназначено ей было стать и сегодня землей, по которой пролегли важнейшие транспортные артерии Республики Беларусь, областью, ставшей связующим звеном между западом и востоком, севером и югом.

Для истории 70 лет – срок невеликий, это, в общем-то, одна человеческая жизнь. Но 70-летний путь нашего предприятия вместила в себя судьбы и жизни тысяч и тысяч замечательных людей, влюбленных в свою профессию – профессию дорожного строителя. Они возводили в нелегкое время мосты и дороги, дали людям возможность общаться, приезжать друг к другу, заниматься производственной деятельностью, путешествовать.

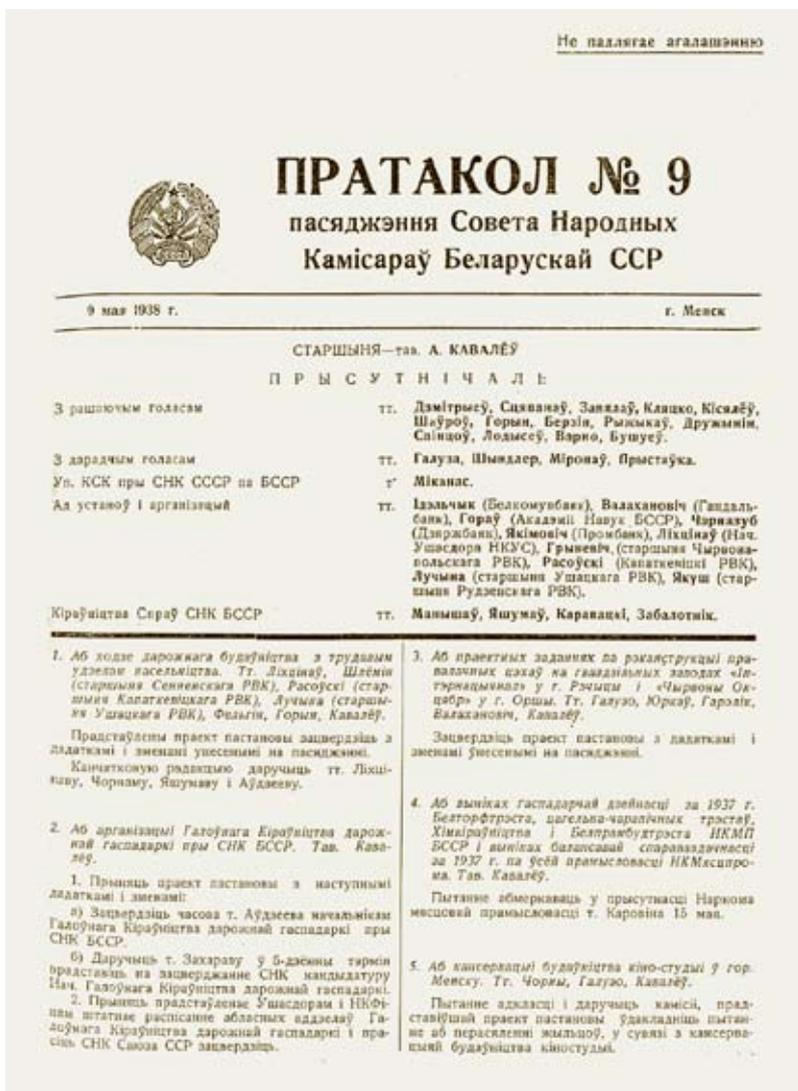
В нелегких буднях мы не всегда задумываемся, насколько важна наша работа, насколько почетна наша миссия. А ведь дорожник – это действительно звучит гордо, потому что еще древние изрекли: «Дорога – это жизнь».

Сегодня мы строим хорошие дороги, благоустраиваем города большие и малые, помогаем возрождать село, мы содействуем экономическому возмужанию государства. И все это время содержим в безопасном состоянии транспортные магистрали, внутрихозяйственные и небольшие по своей значимости дороги – везде, где живет человек, он должен пользоваться достойными дорогами. В этом наша задача остается неизменной все годы существования отрасли. Мы вырастили и продолжаем растить квалифицированные кадры – достойную смену тем, кто когда-то своим поистине героическим трудом проложил нам дорогу в настоящее. А мы будем ее вести дальше, в будущее!

Низкий поклон нашим ветеранам, огромная благодарность всем работникам за добросовестный труд во имя продвижения вперед, за то, что посвятили свою жизнь дорожной отрасли и с честью выполняете свой долг. Всем вам, дорогие коллеги, вашим семьям, родным и близким – здоровья, благополучия, всех земных благ.

Генеральный директор
КУП «Витебскоблдорстрой»
Лаппо Валерий Иванович





70 лет назад, 9 мая 1938 года, Совет народных Комиссаров БССР во исполнение постановления СНК СССР № 526 от 22 апреля этого же года «Об управлении дорожным хозяйством» принял постановление № 1180 «Об образовании Главного дорожного управления при СНК БССР и дорожных отделов при областных исполнительных комитетах». Этот документ стал основополагающим для Ушосдора НКВД БССР, который выделил необходимое количество инженерно-технических работников для комплектования штатов Главного дорожного управления при СНК БССР и дорожных отделов при облисполкомах. В короткий

срок необходимо было закончить передачу и прием всех лимитов по капиталовложениям и бюджетному ассигнованию текущего года, материально-техническим фондам по передаваемым дорогам согласно утвержденному СНК СССР списку дорожных станций и отрядов. Так началась история создания дорожной системы и в Витебской области.

Штат Витебского дорожного отдела был утвержден 4 сентября 1938 года постановлением СНК БССР № 1917 в количестве 16 человек. По состоянию на 1 октября 1938 года в отделе уже работало 13 человек. Непосредственно дорожный отдел в своей деятельности подчинялся Витебскому облиспол-

кому Совета депутатов трудящихся и находился в ведомстве Главного дорожного управления при СНК БССР. Первым начальником областного дорожного отдела постановлением оргкомитета ЦИК БССР по Витебской области был утвержден Павел Мефодьевич Рошинский.

В марте 1939 года были организованы дорожно-эксплуатационные участки (ДЭУ) на дорогах областного значения и утвержден порядок передачи вновь организуемым ДЭУ материалов, имущества, механизмов и линейного персонала.

Во время Великой Отечественной войны большинство автомобильных дорог и мостов Витебщины были раз-

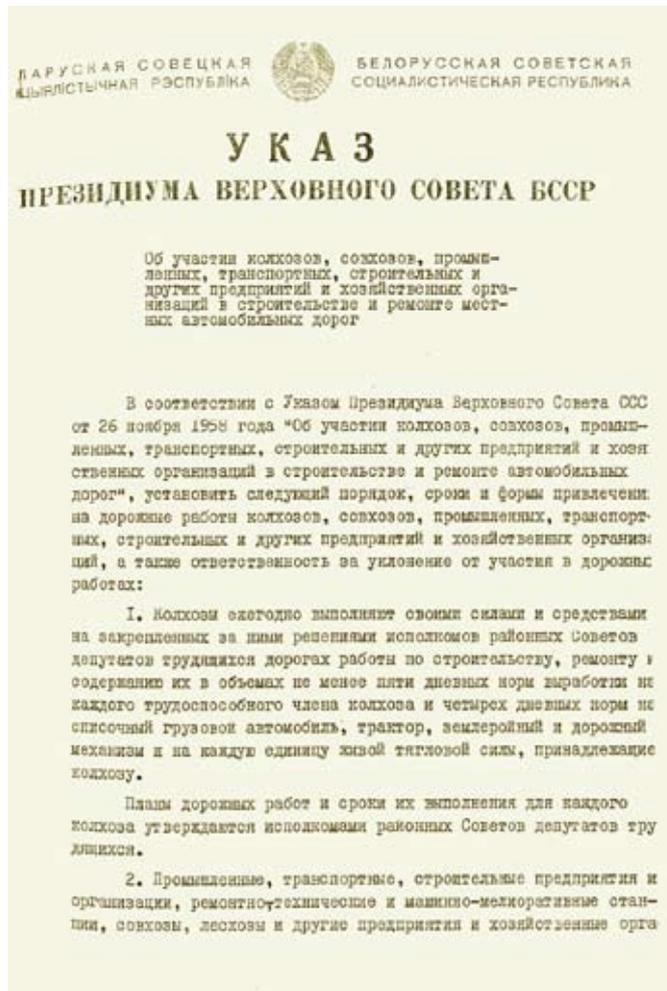




рушены, а уцелевшие оказались труднопроезжаемыми. Поэтому сразу после освобождения области от фашистской оккупации дорожникам необходимо было восстановить разрушенное автомобильное и мостохозяйства, а также отремонтировать дороги с твердым покрытием. В апреле 1945 года решением Витебского областного Совета депутатов трудящихся были разработаны мероприятия по восстановлению разрушенных дорог и мостов для обеспечения нормального движения автогужтранспорта в любое время года, прежде всего, по важнейшим дорогам области. Их общая протяженность на то время составляла почти 5 тысяч километров, в том числе, булыжных мостовых – 62 км, гравийных – 321, грунтовых улучшенных – 600, грунтовых профилированных – 825, грунтовых естественных – чуть более 3 тысяч километров (в их число входили и сельские дороги с разрушенными на них мостами). Витебский облдоротдел состоял из 14 райотделов. Работы велись в основном за счет участия трудоспособного населения сельской местности, которые должны были отработать

6 человеко-дней на ремонте дорог. Такая организация в первое время давала свои результаты, однако, конечно же, не могла обеспечить крупномасштабное строительство и особенно круглогодичный уход за дорожной сетью.

С 1957 года в области начали организовываться первые межрайонные дорожно-эксплуатационные участки: ДЭУ-105, ДЭУ-106, ДЭУ-107, ДЭУ-108, ДЭУ-109, ДЭУ-110. Чуть позже образовались также ДЭУ-131 и ДЭУ-132. С образованием их были созданы и предпосылки к разви-



тию дорожно-строительного комплекса области.

10 апреля 1959 года был принят Указ Президиума Верховного Совета БССР



«Об участии колхозов, совхозов, промышленных, транспортных, строительных и других предприятий и хозяйственных организаций в строительстве и ремонте местных автомобильных дорог». Таким образом, этим документом трудовое население освобождалось от участия в этой кампании, и строительство дорог перепоручалось госпредприятиям, организациям и колхозам своими силами и средствами, а затем – и денежными отчислениями. Объемы дорожных работ, подлежащие выполнению в соответствии с настоящим Указом, включались в годовые производственно-финансовые планы предприятий и хозяйственных организаций. С этого момента начинается новый этап развития дорожной отрасли в Витебской области.

К 1965 году была создана система и структура управления строительством и эксплуатацией автомобильных дорог, которая практически с незначительными изменениями действует и поныне. В это же время были созданы еще 13 дорожно-эксплуатационных участков, а также проектно-сметное бюро, дирекция строящихся дорог и УПТК.



С 1 января 1989 года в соответствии с постановлением исполнительного комитета Витебского облсовета народных депутатов и коллегии Министерства строительства и эксплуатации автомо-

бильных дорог было создано проектно-ремонтно-строительное объединение по проектированию, строительству, ремонту и содержанию местных автомобильных дорог при облисполкоме («Витебскоблдорстрой») на базе производственного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог при Витебском облисполкоме и отдела комплексного проектирования института «Белремдорпроект». Тринадцать дорожно-эксплуатационных участков преобразовались в дорожные ремонтно-строительные управления (ДРСУ) с сохранением присвоенных еще ДЭУ номеров.



Постановлением Президиума Совета Министров Республики Беларусь от 28 октября 1997 года была одобрена разработанная Комитетом по автомобильным дорогам государственная программа «Дороги Беларуси на период 1997–2005 годы».

получила наименование Коммунальное проектно-ремонтно-строительное унитарное предприятие

«Витебскоблдорстрой» (КУП «Витебскоблдорстрой»).

В настоящее время в состав предприятия входят 25 филиалов (21 дорожное ремонтно-строительное управление), Лепельское управление монтажных специальных работ, Управление производственно-технологической комплектации,

В связи с образованием в 1998 году государственного предприятия «Витебскавтодор» по управлению республикан-



скими дорогами была проведена работа по включению внутрихозяйственных дорог в сеть дорог местного значения, что существенно изменило функции и задачи ПРСО «Витебскоблдорстрой».

Объединению были предоставлены права управления и распоряжения дорожным хозяйством области и средствами на дорожные работы (местный дорожный фонд) в пределах полномочий, предоставленных ему законодательством Республики Беларусь.

Еще одно переименование – в ДПРСУП – в 2004 году, решением Витебского облисполкома № 226 от 22 апреля этого года организация

Витебскдорпроект и сельскохозяйственный филиал «Клевцы» (Лиозненский район). За годы становления пред-

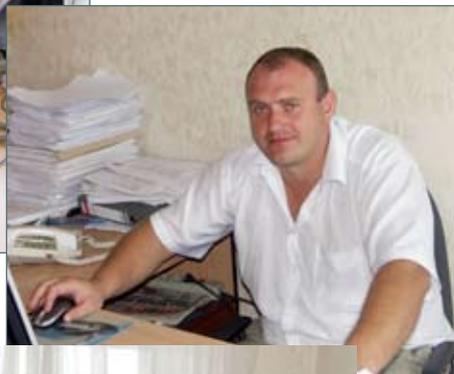
приятия создана мощная производственная база дорожной отрасли. КУП «Витебскоблдорстрой» содержит на балансе более 14,5 тысяч километров дорог, на местной сети имеются более 800 мостов и около 14 тысяч погонных метров водопроводных труб. Более 2,5 тысяч человек тру-

дятся на различных участках предприятия, и за годы существования его около



500 специалистов и рабочих награждены за свой нелегкий и добросовестный труд орденами Трудовой славы, Трудового Красного знамени, «Знак Почета», знаками «Почетный дорожник», почетными грамотами Совета Министров Республики Беларусь, Департамента «Белавтодор», Витебского областного исполнительного комитета и областного Совета депутатов. По итогам работы КУП «Витебскоблдорстрой» заносилось на Республиканскую Доску почета.

Специальную дорожную технику КУП «Витебскоблдорстрой» часто можно встретить в разных, самых отдаленных, вплоть до приграничных деревень, уголках области. В зоне постоянного внимания дорож-



ников находятся все местные дороги, поэтому круглый год они и функционируют без сбоев.

В последние годы активно ведется внедрение новых технологий строи-



тельства, ремонта, реконструкции и эксплуатации автомобильных дорог, совершенствуются и обновляются дорожно-строительная техника, транспорт и средства малой механизации, что значительно облегчает труд людей и увеличивает производительность их труда, улучшает качество дорог. Большое внимание уделяется обучению кадров, повышению их квалификации, постоянному улучшению условий труда и его безопасности.

И если попытаться определить самую главную особенность в работе этого мощного, слаженного хозяйственного механизма, то, несомненно, это будут люди, работающие в КУП «Витебскоблдорстрой». Это они играют самую главную роль в стабильной работе предприятия – грамотные и высококвалифицированные кадры, умеющие и

желающие работать, преданные дорожному делу. Несмотря на нелегкие условия труда, тысячи дорожников работают добросовестно, с высоким чувством ответственности. На предприятии почти четверть коллектива составляют те, кто имеют стаж работы в дорожной отрасли более 15 лет. В коллективе сложились богатые традиции, которые передаются от одного поколения дорожников к другому. Впрочем, эту систему можно даже

смело назвать «семейной». Мало того, что к числу названных стажников можно приплюсовать еще и тех, кто работал и продолжает работать и более 20 лет, а некоторые – по 30, по 40 лет (даже после выхода на пенсию), но нередко на смену родителям



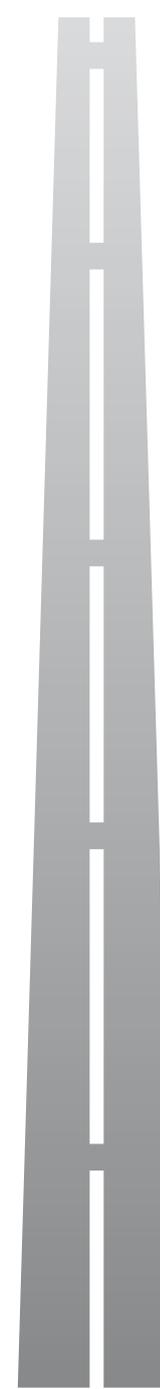
приходят в дорожное строительство дети, близкие родственники, и уже они продолжают семейные династии! В КУП «Витебскоблдорстрой» очень трепетно относятся к ветеранам, пенсионерам, которые ушли на заслуженный отдых, но они не забыты в своих коллективах,



руководством аппарата. Особого уважения и почтения удостоиваются ветераны Великой Отечественной войны. Когда в 2004 году праздновалось 60-летие освобождения Беларуси от немецко-фашистских захватчиков, по решению генерального

директора В. И. Лаппо всем первичным профсоюзным организациям были выделены средства для оказания помощи каждому ветерану войны, приобретен телевизор ветеранам войны в госпиталь «Юрцево».

Это помимо того, что ежегодно всем ветеранам и неработающим пенсионерам оказывается материальная помощь на заготовку овощей, оказываются транс-





портные услуги, организованно вручаются подарки, никогда не забывают приглашать ветеранов производства ни на один праздник.

Сезонность работ, конечно, всегда предполагала наем временных работников. Но даже и среди них отсеивалось немного – задерживались простые люди, понимая, что в дорожной отрасли можно устроить и свою судьбу, и свой быт, и достойную жизнь, и карьеру сделать при огромном желании, стать классным специалистом. Самое интересное, что на предприятии и текучести кадров практически нет, особенно в последнее время. А семьи можно встретить и в филиалах по всей области, и в аппарате предприятия. Например, многие годы работают ветераны, муж и жена Вера Григорьевна и Валентин Иосифович Семухи, пришли работать вслед за ними и дети: сын – главный инженер в «Витебсдорпроекте», дочка там же, ин-



женер. У заместителя главного бухгалтера Надежды Михайловны Калининой тоже сын теперь работает в КУП «Витебскоблдорстрой». У начальника отдела механиков Виктора Николаевича Шумилова сын Сергей – главный инженер Витебского ДРСУ-144, теперь и его называют по имени-отчеству! Да

что там, сам генеральный директор КУП «Витебскоблдорстрой» Валерий Иванович Лаппо возглавляет семейную династию: здесь же, на предприятии, трудится его жена, да и оба сына пошли работать в дорожную отрасль Витебщины. Прописанными навечно в семье строительных дорожников считают себя и ветераны труда, уже ушедшие на пенсию, да о них никто и не забывает: это супруги Александр Андреевич и Тамара Иллари-

оновна Фроловы, супруги Нина Аркадьевна Счастливая и Александр Иванович Корбут, Надежда Михайловна Берашевич, Валентина Сергеевна Крайнова, Светлана Александровна Кузьмина, Зинаида Сергеевна Гурко, Людми-

ла Михайловна Позняк, Тамара Андреевна Сотченко.

Много лет отработал в витебском «Облдорстрое», а последние десятилетия – главным инженером, Николай Николаевич Будник. Сейчас он на заслуженном отдыхе, но в дорожной отрасли остались продолжать отцовское дело его сын и дочь. Кстати, Николай Николаевич Будник – один из тех, кто также носит почетное звание «Ветерана труда», кого до сих пор не считают «отдыхающим», не числящимся в списках «Витебскоблдорстроя», так как вообще практически ни один ветеран, ушедший на заслуженный отдых, никогда так и не смог отделить себя от родного предприятия. «Это большое дело, когда дети идут по стопам родителей! – считает он. – Значит, предприятию не нужно искать кадры на стороне. Своих растим...» Николай Николаевич знает цену этим словам. Он сам вырос как специалист, душой прирос к дорожно-строительному делу именно здесь, на Витебщине, и другой судьбы ни себе, ни своим детям не желал. Ему есть что вспомнить, что рассказать и оставить для истории в этой книге.

Большую часть времени Николай Николаевич Будник сейчас проводит в Мазолово, в небольшом поселке недалеко от Витебска. Здесь стоит дом, который остался от родителей. Собственно, здесь живет с сыном и мать, ей уже 86 лет, но она по-прежнему любит трудиться. Летом ее еще можно увидеть с тяпochкой – копается в грядках. Наверно, такая у них, Будников, порода – трудолюбивая, двужильная, без работы не могут сидеть! Отец Николая Николаевича умер в 96, и до последнего тоже посильную помощь в домашнем хозяйстве оказывал. Сам Николай Николаевич только несколько лет назад, как на пенсию пошел. А о своей работе не может говорить в прошлом времени – это призвание, это его жизнь. Он и с женой Татьяной Ивановной встретился, когда работали вместе.

Дороги строить начинал Николай Будник, когда о современных механизмах, оборудовании и не мечтали. Зато люди работали с таким энтузиазмом, что в пору вспомнить Павку Корчагина! В 60-е годы практически во всех районах Витебской области дороги были никудышние, особенно в плачевном состоянии оказались к тому времени мосты – в основном деревянные, их нужно было срочно не просто отремонтировать, а менять, поскольку подгнившие конструкции становились опасными в эксплуатации. Не приходилось говорить и о профессионализме, высокой ква-



Будник Н. Н. с женой

лификации дорожников: хорошо, если на должности инженера или мастера были люди с техникумом – это считалось «высшим» образованием. И потому, как вспоминает Николай Николаевич, в начале 70-х годов прошлого столетия настоящая перестройка была объявлена в дорожном строительстве: начала приходить плеяда руководителей образованных. Специальных организаций по строительству дорог не было, а работать приходилось в основном на лошадах: в исполкомах специальный человек



заведовал гужтранспортом. И строителю, и коню нужно было отработать обязательных 4 дня на возведении дорог,



ского ДЭУ-204. Вот тогда он уже взялся за оснащение вверенной ему организации автотранспортом, спецтехникой. Сами ее и ремонтировали, продлевая жизнь «газикам» и «зилам». Строили тогда интенсивно и, что самое главное, качественно. И сегодня Буднику не стыдно за



те объекты, что сдавались почти 30 лет назад. А в год сдавали тогда по 30-40 километров в каждом районе. Ретивого, ответственного и изобретательного руководителя заметили – пригласили в область. С

строительстве мостов. Но все верили, что делают доброе дело, честность была исключительная. В то время многие посты еще занимали бывшие партизаны, фронтовики, а они не спускали никому.

Трудовая биография Н. Будника началась в Дубровно, в ДУ-108. О том, какие были в ту пору дороги, приходится судить по такому факту, что на машине только по центру районного городка и можно было проехать! В 1972 году Николая Николаевича назначают начальником Шумилин-



1976 года Н. Будник работает в Витебске: сначала начальником отдела, потом организовали Дирекцию, где он был исполняющим директора, а с 1983 года – главным ин-





считает Будник. Всю жизнь мечтал он... в космонавтику попасть. И это понятно, ведь в 1961 году первый советский человек, Юрий Гагарин, полетел в космос, какой же молодой человек не заболел тогда неизведанными дорогами, до земных ли было дело! Сам родом из деревни на Черниговщине, Николай подал документы в Харьковский авиационный институт – мечтал попасть в конструкторское бюро, своими руками создавать межпланетные корабли. А в то время институт курировал сам Туполев! Поселили юного абитуриента в общежитие, начались лекции, подготовка к вступительным экзаменам. Да вот подвел немецкий язык, который необходимо было тоже сдавать при поступлении. А немецкий Николай не любил, вот и «пролетел»... Делать нечего, поехал в ближайший Гомель, поступил здесь в техникум.



же -
не -

ром Облдорстрой. Именно на это время приходится многие новшества: строили асфальто-бетонные заводы, вводили защитный поверхностный слой при строительстве дорог, начинали использовать битумные эмульсии. И хотя участок работы у Николая Николаевича Будника был большой и ответственный, он, конечно, чаще всего наведывался при случае в Шумилино – прикипел сердцем к этим местам, к людям, с которыми сам учился быть руководителем.

А вообще, с удьба у него интересно складывалась, как



политехнический институт, отделение дорожного автомобилестроения.

Правда, и здесь без немецкого языка не обошлось! Впрочем, за плечами уже была армия. Служба – опять-таки! – в Германии, где провел 3,5 года гвардии сержант Будник в гвардейском артиллерийском Краснознаменном Померанском ордена Кутузова и Суворова 3-й степени полку, в разведотделе.

Что всегда отличало Николая Николаевича? Так об этом и сегодня скажут люди, знающие и помнящие его, хотя считается он пенсионером: это чело-



век, который никогда не чванился, не ставил себя выше простого, рядового работника, будь то дорожный мастер, укладчик асфальта или уборщица. Он всегда интересовался, как дела в семье, как растут дети, как здоровье родителей. А сам Николай Николаевич говорит:

– Я всегда мечтал, сам так работал и от других добивался, чтобы люди ощу-

щали, что они – в коллективе, что мы делаем одно дело. Я не мог слышать, когда кто-то бросал: «Это не мои проблемы, не мое дело». Меня прямо аж колотило от этого! Мы все – единомышленники. Я не могу сказать,

что уходил на пенсию легко, конечно, тяжело было поначалу. Но всегда понимал, что дороге нужно уступить молодым.

Вот такая ветеранская гвардия в «Витебскоблдорстрой», и ею можно по праву гордиться!



Выполнение планов по основным показателям, достойный труд и сплоченность коллектива КУП «Витебскоблдорстрой» были бы невозможны, если бы не уделялось здесь и должного внимания условиям работы, если бы не заботились об охране труда, хорошей зарплате и отдыхе, оздоровлении людей. Все это взаимосвязано. А в решении многих организационных вопросов, вопросов как производственного характера, так и жилищно-бытовых



проблем, массовой и спортивной работы большую роль играет объединенный профком, который возглавляет по совместительству экономист I категории Людмила

Ивановна Иванова, которая, кстати, уже сама 29 лет работает в дорожной системе. И хотя в целом профсоюзы республики пережили за последнее время нелегкие периоды и затишья, и бездействия, но в КУП «Витебскоблдорстрой» сумели сохранить численность членства до 98 процентов. Что же способствовало этому?

– Прежде всего, – как считает Людмила Ивановна, – профсоюзные первичные организации во всех подразделениях предприятия возглавляют сами по себе интересные, опытные, уважаемые люди, в последнее время приходят на профсоюзную работу и молодые. Но независимо от возраста и опыта, все они – энергичные, боевые, в общем, настоящие лидеры. Например, в Лепельском ДРСУ-202 председатель профсоюзной первичной организации Людмила Васильевна Еременко. Она сама возглавляет женскую волейбольную команду, организует поездки, экскурсии, дорожники имеют свой спортивный зал, где тренировки проходят по два-три раза в неделю – лепельским спортсменам-дорожникам нет равных! В Докшицком ДРСУ-180 председатель профкома Николай Аркадьевич Сипко – очень серьезный и ответственный человек, сам заядлый рыбак, потому и в коллективе любят такой отдых. Невозможно рассказать обо всех – в состав объединенной профсоюзной организации «Витебскоблдорстроя» входят 25 первичных профсоюзных организаций дочерних предприятий и филиалов, 23 первичные организации – с правом юридического лица.



Основным механизмом регулирования отношений в коллективах является соглашение, заключенное между профсоюзными комитетами работников филиалов и дочерних предприятий и нанимателями, то есть руководителями. И именно потому, что нет в этих отношениях разногласий, а только общая заинтересованность, – вырос и авторитет профсоюзов. Это значит, что не упустили в «Витебскоблдорстрое» и не забросили самых главных вопросов – заботы о людях, об их социально-бытовом положении, о культурных запросах. Практи-



нарушений) – ставят в известность руководителя о состоянии охраны труда. Чтобы заинтересовать людей в повышении культуры производства, ежегодно подводятся итоги конкурсов на «Лучшее предприятие года» и на звание «Лучшая организация года» по благоустройству производственных баз и закрепленных территорий. А победители награждаются грамотой КУП «Витебскоблдорстрой» и ценными призами, среди которых могут быть и автомобиль, и компьютер! Лучшим работникам – денежные премии.

Установилась хорошая традиция ежегодно к профессиональному празднику «День автомобилиста и дорожника» при участии профсоюзных комитетов представлять кандидатур самых достойных работников к присвоению звания «Ветеран труда» и к награждению знаком «Почетный дорожник Беларуси», а это – и единовременное поощрение, и ежеме-



сячая надбавка к зарплате. В соответствии с положением, таких наград и званий могут быть удостоены не просто люди, проработавшие на предприятии 20 и более лет, – они должны достигнуть особых творческих успехов, признания в коллективе. Таких специали-

чески во всех первичных организациях избраны общественные инспектора по охране труда с вручением им удостоверений, которые периодически, а это один-два раза в месяц (и в случаях выявления

алистов знают поименно, в лицо. Это поистине знатные люди! Среди работающих сегодня – это Александр Владимирович Волков, Надежда Михайловна Калинина, Михаил Юрьевич Синкевич, Яна

Антоновна Яцкевич, Людмила Ивановна Иванова, Вера Григорьевна Семуха, Лидия Ивановна Калиничева.

На основании соглашений для работников устанавливаются минимальные и обязательные для применения льготы и гарантии. Так, до 10 базовых величин выплачивается материальная помощь в связи с бракосочетанием, рождением ребенка, обязательно поощряются за труд люди, уходящие на пенсию, празднующие свои юбилейные даты. Предоставляется материальная помощь и уходящим в трудовой отпуск – на оздоровление самих работников и членов их семей. Тут нужно отметить, что огромную финансовую поддержку объединенной профсоюзной организации по решению вопросов проведения культурно-массовых и спортивных мероприятий оказывает генеральный директор КУП «Витебскоблдорстрой» Валерий Иванович Лаппо. По его решению выделяются

средства централизованного финансового фонда первичным профсоюзам на новогодние подарки детям, на приобретение путевок в оздоровительные лагеря в летний период. Ежегодно приобретаются билеты на концерты Международного фестиваля искусств «Славянский базар в Витебске» – ими поощряются передовики филиалов и дочерних предприятий. А за последние годы куда только не выезжали сами дорожники – на экскурсии, в интересные, познавательные поездки. Так, организованы были выезды в Киев, Санкт-Петербург, в Ригу, в Пушкинские Горы, а в 2008 году для многих руководителей и специалистов ДРСУ была централизованно организована поездка в Швецию. Это помимо тех экскурсий и поездок, которые по своему усмотрению и финансовым возможностям еще совершают самостоятельно коллективы ДРСУ.

И, конечно же, не жалеют средств на развитие спорта, на физкультурное оздоровление своих работников. Последние годы представители «Витебскоблдор-

строй» входят в сборную команду дорожно-транспортной отрасли Витебской области, которая принимает участие в ежегодной Республиканской отраслевой спартакиаде работников автотранспорта и дорожного хозяйства Беларуси. При этом спортивные команды занимали призовые вторые и третьи места. «Витебскоблдорстрой» готовил своих представителей в команды по таким видам спор-

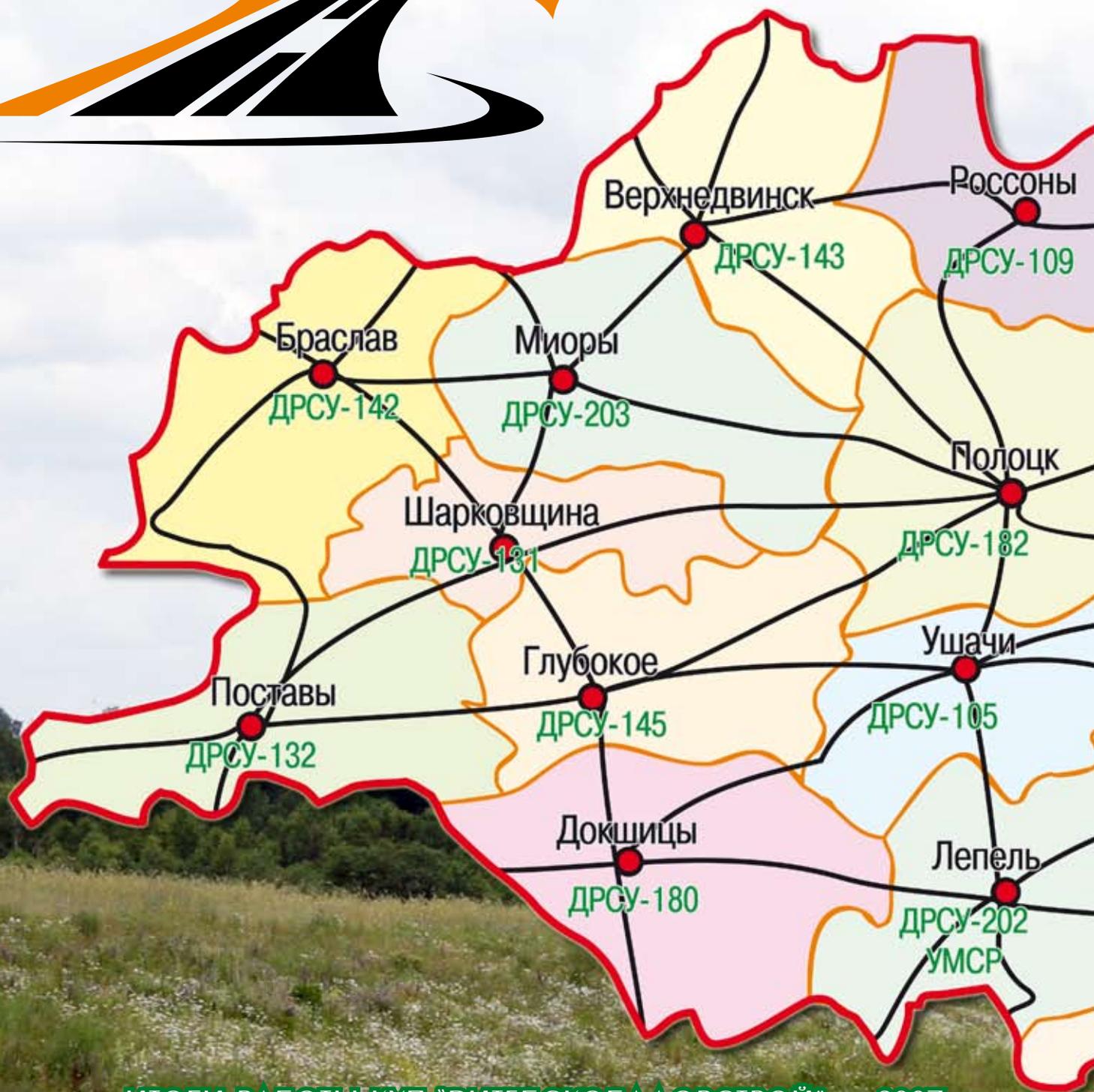


та, как мини-футбол, женский и мужской волейбол, гиревой спорт.

Ну, а для всех желающих просто заниматься, например, зимним активным отдыхом, приобретены лыжи. В Верхнедвинском ДРСУ-143 построили свой тренажерный зал, отличные условия для отдыха и спортивно-физкультурных занятий созданы в Поставском ДРСУ-132, Шарковщинском ДРСУ-131, в Лиозненском ДРСУ-107, да и в других. Там, где нет собственных спортивных залов и оздоровительных баз, практикуется выделение средств на абонементы, арендуются спортивные залы других организаций, спортшкол. Здоровье тружеников предприятия и их семей руководство КУП «Витебскоблдорстрой» ставит во главу угла и средств на это не жалеет. В здоровом теле – здоровый дух, так говорили еще древние греки. С сильным, энергичным, морально и физически здоровым коллективом легче решать любые производственные и социальные вопросы – эта аксиома не требует доказательств.



ФИЛИАЛЫ



ИТОГИ РАБОТЫ КУП "ВИТЕБСКОБДОРСТРОЙ" за 2007 г.

Сеть обслуживаемых дорог	14540,2 км
Объемы выполненных работ	135 852 664,1 тыс. руб.
Списочная численность	2 724 человек
Рентабельность	114 %
Прибыль	12 819,0 млн. руб.

КУП «ВИТЕБСКОБЛДОРСТРОЙ»



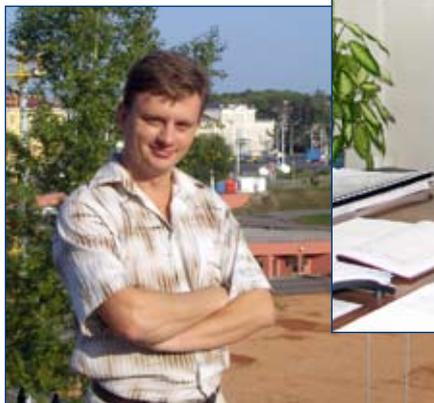
ОТКУДА НАЧИНАЮТСЯ ДОРОГИ ФИЛИАЛ «ВИТЕБСКДОРПРОЕКТ»

Начальник филиала
«Витебскдорпроект» Н. М. Швед

22

Дорогу построить можно повсюду, вот только главное: откуда она начинается? А начинается она с изыскательных работ, с проектов на бумаге, с точных расчетов и испытаний грунтов, да много еще чего нужно сделать прежде, чем дорожникам можно будет сказать: «Поехали!»

Итак, все дороги начинаются с филиала «Витебскдорпроект». А, в свою очередь, история его становления началась более 40 лет назад, в 1966 году. Тогда по распоряжению исполнительного комитета Витебского областного Совета депутатов трудящихся от 18 апреля 1966 г. № 96 при областном отделе по строительству, ремонту и содержанию шоссеинных дорог был организован хозрасчетный проектно-сметный



Главный инженер – Сёмуха И.В.

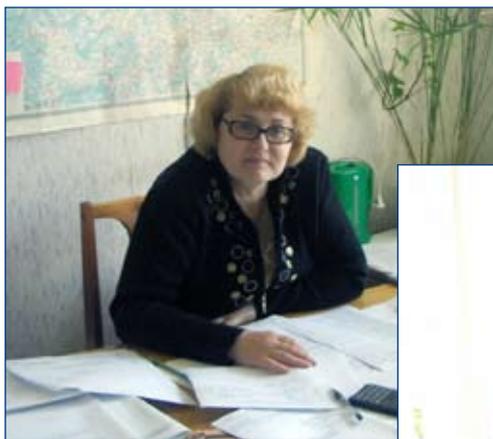


сектор, который возглавил Николай Яковлевич Гурко. Позже руководителями этого сектора

были Петр Алексеевич Антонов и Вадим Алексеевич Масюк.

Пять человек занимались проектами дорог, первыми из которых стали Рудня-Газьба, Глубокое-Залесье, Краснолуки-Латыголичи.

В 1987 году, в связи с увеличением объема работ и в целях улучшения организации выпуска проектно-сметной документации, сектор был преобразован в отдел комплексного проектирования Белорусского института по изысканию



ГИП Глыздова Г.В.

Руководитель группы –
Капцевич Е. М.,
ГИП – Ромейко М. А.,
инженер-проектировщик –
Бойкова Н. А.,
техник-проектировщик –
Кеча Н. В.



и проектированию ремонта автомобильных дорог «Белремдорпроект». В дальнейшем это подразделение также пережило немало реорганизаций. В 1998 году отдел был преобразован в структурное подразделение «Предприятие «Витебскдорпроект»», директором которого стал Василий Александрович Шпак. Позже переименованный в филиал «Витебскдорпроект» возглавил Виктор Михайлович Докутько.

Начиная с 2004 года филиалом руководит Николай Михайлович Швед, главный инженер – Игорь Валентинович Семуха, главный бухгалтер – Ольга Федоровна Кудлаш.

В организации работают 86 человек, из которых более половины – специалисты с высшим образованием, еще четверть работающих имеют специальное среднее образование. Потенциал организации – молодые специалисты, постоянно принимаемые филиалом на работу.

Идя в ногу со временем специалисты организации работают используя современные компьютерные программы, внедряя новые, более совершенные, участвуют в различных семинарах, на-



Главных бухгалтер – Кудлаш О.Ф.

Инженеры-проектировщики – Хайсова О. С. и Радивилов М. Н.



правляются на курсы повышения квалификации кадров, самостоятельно повышают свой уровень.

Пять проектных групп находятся непосредственно в Витебске, а по одной работают в Лепеле и Орше. В плановом хозяйстве филиала в год планируется до 400 различных проектов, а выработка на одного специалиста-разработчика составляет до 28 миллионов рублей.

Ядром трудового коллектива являются высококвалифицированные,



Инженер по подготовке кадров – Тынкая О. А.



Начальник проектной группы – Шлаганова Т. Н. (2-я слева), инженер-проектировщик – Мшар С. В., техник-проектировщик – Псикова М. М., инженер-проектировщик – Ромашевская З. В., техник-проектировщик – Зубеня С. В.



опытные специалисты (ГИП: М. А. Ромейко, Г. В. Глыздова, Н. А. Татаринчик начальники групп: Н. К. Кибисова, Ж. Н. Шлаганова, Т. В. Журавская, Е. В. Капцевич, Т. И. Пиканова; ведущий инженер С. А. Воронцова, ведущий геолог М. И. Боровицкий, ведущий геодезист А. Н. Решетник), под руководством которых выполняется проектирование объектов ремонта и строительства автомобильных дорог, искусственных сооружений; АБЗ и других. Фактически ни одна дорога Витебской области не обошлась без участия трудового коллектива филиала, ведь это здесь идет проектирование новых и паспортизация построенных дорог. А число значимых из этих объектов огромное. Объекты республиканского значения: капитальный ремонт автодороги Орша–Дубровно; объекты местного значения – реконструкция автодороги Дисна–Шарковщина, капремонт автодороги Юньки–Воропаево–Мерецкие, капремонт моста через реку Мошна в г. п. Лиозно, реконструкция асфальтобетонных заводов №№ 106, 107, 142, 143.

В этом коллективе Почетными дорожниками стали главный инженер проекта

Николай Александрович Татаринчик (1998 г.), Виктор Михайлович Докутько (2001 г.). Десятки ветеранов труда составили элиту автодорожной инженерно-



Инженеры по проектно-сметной работе – Гуца Л. М. и Мужейко И. К., инженер-проектировщик – Макавеева Н. Д.

проектной мысли Витебщины: Владимир Евтихевич Жуковец, Зинаида Степановна Фиалковская, Надежда Константиновна Кибисова и многие другие.

Удостоены звания «Ветеран труда КУП «Витебскоблдорстрой»: Масюк В. А., Кривцова Г. А., Сталыбко С. И., Докутько В. М., Климентенко Н. Д., Кибисова Н. К., Акулёнок Ю. П., Петрова Т. А., Булай В. Т., Боровицкий М. И., Равгейша А. М., Буракова С. М.

Более 20 лет проработали в дорожной отрасли Жанна Николаевна Шлаганова, Елена Михайловна Капцевич, Любовь Алексеевна Лашкевич, Татьяна Алексеевна Петрова, Валентина Климовна Герасимова,



Надежда Дмитриевна Макавеева, Татьяна Марковна Филимонова, Татьяна Васильевна Березина, Анатолий Федосеевич Демидко, Александр Иванович Беляевский.

В мае 2007 года к филиалу «Витебскдорпроект» присоединена и центральная лаборатория, которую

возглавляет Софья Викторовна Крупская. Образно говоря, хорошая дорога – как мастерски испеченный пирог: важны и основа – тесто, и начинка, и соблюдение технологии, и качество всех компонентов. Так и при строительстве, реконструкции или ремонте дорог: сначала

лежит путь специалистов управлений, где нет своих лабораторий, к девчатам из группы Софьи Викторовны. Здесь проводят лабораторные испытания грунтов, бетона, песчано-гравийных смесей (песка, щебня, гравия), асфальтобетона, битума. Причем, например, погрешность взвешивания песка или щебня не должна превышать 0,1 процента от массы, а для грунтов – и того меньше: 0,02 процента. Но чтобы испытания прошли без погрешностей, сама лаборатория, каждый ее производственный «отсек» нужно содержать в идеальном порядке. А весовая и вовсе изолирована, чтобы ни сквозняки, ни малейшие колебания воздуха, ни вибрация не смогли повлиять на полученные параметры измерений.



Начальник центральной лаборатории – Крупская С. В.

Инженер – Петрушенко Е. В.

Опытные специалисты собрались в этом небольшом коллективе. Инженер Елена Владимировна Петрушенко работает 18 лет, ведущий инженер Валентина Люциановна Борейко – 20 лет.

Как шутят в лаборатории, дороги можно построить повсюду, но вот откуда они начинаются, куда ведут? Все же, по видимому, все дороги ведут прежде всего – нет, не в Рим... Ведут они сначала в лабораторию! По крайней мере, качество дорог начинается уже отсюда.



Техник – Логвин Е. Е.



Водитель центральной лаборатории – Козлов Ю. М.

Здание центральной лаборатории



Начальник УПТК –
Козлов А. А.

26

Управление производственно-технологической комплектации – служба, без которой не обойтись дорожной службе. Именно здесь формируется «боеготовность» дорожников: строящиеся объекты КУП «Витебскоблдорстрой» комплектуются материально-техническими ресурсами, обеспечиваются необходимым оборудованием, инвентарем, инструментом, запчастями, спецодеждой, вспомогательными материалами, здесь целенаправленно перерабатываются поступающие материалы в полуфабрикаты и изделия, изготавливаются несерийные и нетиповые изделия и конструкции.

Как и всякое предприятие, УПТК имеет свои небольшие подразделения: аппарат управления, сектор снабжения и маркетинга, бухгалтерию, а также швейный цех, цеха по производству дорожных знаков и железобетона, а также склад и транспортный участок.

Сегодня здесь работают 67 человек, возглавляет УПТК Александр Анатольевич Козлов, уже более 20 лет преданный дорожной службе, начинал ее механиком, потом еще 8 лет работал здесь же главным инженером. Когда-то многие операции выполнялись вруч-



ную, сейчас и на этот участок пришла компьютеризация. Например, станок для нарезки разного размера пленки при производстве дорожных знаков – плоттер – управляется компьютером. Кстати, в только в 2007 году в УПТК изготовили 23 тысячи знаков. А если учесть, что в Облдорстрое трудятся более 2,5 тысяч человек, а в спецодежде нуждаются практически две тысячи из них, то не сидят

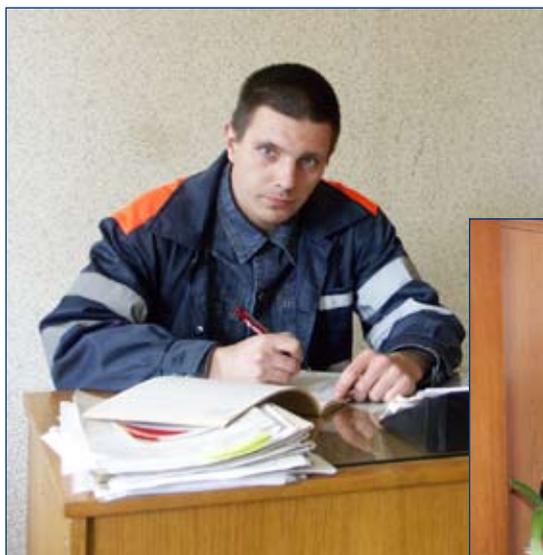
без работы швейники УПТК. Новые требования предъявляются сейчас к костюмам, в которых рабочие должны ощущать себя не только комфортно, но и безопасно, поэтому шьют одежду из современного, светоотражающего материала.



Начальник участка – Пономарев В. И.



Главных бухгалтер – Федорина Н. А.



Мастер участка – Егоров С. В.

*Отдел маркетинга: Бурдей Л. В.,
юрист – Коржель В. А.,
инженер – Кузнецов В. В.*



На складе запасы не залеживаются. Конечно, сегодня, когда в районных филиалах имеют возможность и средства сами приобретать кое-что из комплектующих материалов, например, из Браслава специально в Витебск не поедут! Хотя основные материалы все же идут централизованно, через УПТК. Это, например, битум, который получают с Новополоцкого «Нафтана». УПТК располагает пятью битумовозами. Из техники имеются здесь грейдола, которой выполняются планировочные работы, швейцарский кусторез. Коллеги из скандинавской страны изобрели такую машину. Которая просто необходима и белорусским дорожникам, машина дорогостоящая, но дороги после того, как там пройдет этот «цирюльник», преображаются. Ведь не секрет, что болезнь наших дорог – в закустаренности. А кусторез за день может обработать до 10-12 километров дорог и обочин. Правда, предварительно, прежде чем пустить технику, дорожным рабочим нередко

еще приходится сначала специальными приспособлениями расчистить участки от различного хлама – выброшенных бутылок, рам, шин, колес...

И, конечно же, именно УПТК поставляет сегодня витебским дорожникам останочные комплексы. Десяток лет господствовали на наших дорогах железобетонные домики. До ста штук в год изготавливали их здесь, обеспечили даже коллег из соседней Смоленской области. Но время диктует и новый дизайн, и новые материалы. Это на сегодня



*Бухгалтер – Мехова Ф. Т.,
инженер по организации
и нормированию труда –
Трутнева Е. К.*





Слесарь-ремонтник – Лебедев Е. П.

Электрогазосварщик –
Ковалевский В. В.



– самый оптимальный вариант: легкая, металлическая конструкция, которая хорошо смотрится и на больших трассах, и на маленьких, сельских дорогах. Главное, чтобы пассажиры уважали труд тех, кто их изготавливает и устанавливает!

А работают в УПТК в основном люди с большим стажем. Например, вместе с начальником Александром Анатольевичем Козловым 20 лет работает и оператор ЭВМ Ирина Алексеевна Сухорутченко.



Электрогазосварщик – Гапейченко О. В.



Закройщица –
Раговская Л. В.

По сути дела, с Лилии Владимировны Роговской начинался швейный цех. Только работала она в нем... одна! Пошивала рукавицы для дорожников – главный и, пожалуй, единственный вид «спецодеж-



Швейный цех



Наклейщица заготовок – Терех А. В.

Слесарь по сборке металлоконструкций – Шакута С. Г.



по организации и нормированию труда Екатерина Кузьминична Трутнева, инженер 1 категории Любовь Васильевна Бурдей, машинист крана Николай Николаевич Гришин, машинист экскаватора Николай Павлович Никонов, водитель Дмитрий Николаевич Свидинский, электрогазосварщик 4 разряда Олег Викторович Гапейченко, экономист Елена Геннадьевна Гаврилова, одна из опытных швей Валентина Леонидовна Полякова.



Оператор автоматизированного раскройного комплекса – Мишурная Е. Е.

ды», которым только и могли располагать в УПТК лет 15 назад. Потом уже организовали и закрытый цех, расширились возможности, мощности швейного цеха – с широким ассортиментом изделий.

С десяток сезонных рабочих (на срок от мая до октября) только и набирают в УПТК ежегодно. Костяк же коллектива – проработавшие от 9-10 до 20 и более лет, как в УПТК, так и в дорожной отрасли в целом. Это начальник участка Виктор Иванович Пономарев, мастер Василий Николаевич Томашев, инженер



Слесарь по сборке металлоконструкций – Раговский А. А.



Образцы остановочных павильонов



НАМ ДОРОГИ ЭТИ ПОЗАБЫТЬ НЕЛЬЗЯ УШАЧСКОЕ ДРСУ №105

Начальник филиала –
Кунчевский И. В.

30

Сеть обслуживаемых дорог
- 582,7 км

Объемы выполненных работ
за 2007 г. - 3 799 392,6 тыс. руб.

Списочная численность
- 96 человек

Фонд оплаты труда
- 845,3 млн. руб.

Рентабельность - 7,2 %

Прибыль от работ
- 227,0 млн. руб.



В Полоцком государственном архиве сохранились документы – приказы, выписки, акты, послужные списки, датированные 1944–1945 годами. Из этих документов можно узнать о первых днях работы дорожных строителей на освобожденной земле Ушаччины. Так, акт,

составленный в декабре 1944 года, свидетельствует о том, что фашисты разрушили в партизанском крае все, что раньше было мостами, дорогами, конструкциями. Сохранился и такой документ: «Приказ № 1 от 1 июля 1944 года по Ушачскому дорожному отделу – зачислить на работу в районный дорожный отдел товарища Коваленко Андрея Захаровича в должности техника, с окладом 450 рублей».

А вот Приказ № 17 от 6 июня 1945 года – уже более суров: «Предупредить всех линейных работников: за качество производственных работ на их участке несут персональную ответственность в

соответствии нормы выработки и рациональной расстановки рабочей силы». В июле 1946 года в сохранившейся ведомости выдачи заработной платы – 7 человек...



Главный инженер –
Коцур А. И.

Сектор механизации и охраны труда.

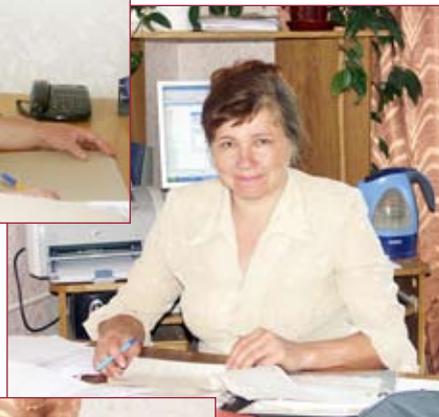
Механик –
Ильинов А. А.,
и начальник сектора –
Якусик Л. П.



Первым руководителем Ушачского ДЭУ-105, который взвалил на свои плечи самые трудные первые 13 лет работы, был Петр Ануфриевич Калитуха. После него начальники менялись не раз в организации, приносили свои традиции, требования, новшества: до 1959 года возглавлял коллектив дорожников Мечеслав Викентьевич Савейко, затем 24 года руководил ДЭУ Вячеслав Павлович Петровский, а в 1983 году его сменил Михаил Илларионович Корнеев, еще 10 лет – с 1991 по 2001 годы начальником ДРСУ № 105 работал Виктор Алексеевич Симанович, на короткое время возглавил коллек-



Главный бухгалтер –
Ильинова З. С.



Бухгалтер –
Черткова Г. М.



Бухгалтер –
Зимарева Т. И.



Диспетчер – Соболев Е. Н.

ИТР филиала Ушачское ДРСУ № 105 КУП «Витебскоблдорстрой». Слева направо: инженер по ОТ Коваленко В. Г., начальник сектора механизации и ОТ Якустик Л. П., механик участка Ильинов А. А., главный бухгалтер Ильинова З. С., диспетчер Соболев Е. Н., экономист ППС Клемятенко И. Н., начальник филиала Ушачское ДРСУ № 105 Кунчевский И. В., инженер по организации труда Гапонова З. М., ведущий бухгалтер Кашицкая Н. Н., главный инженер Коцур А. И., бухгалтер Зимарева Т. И., инженер по качеству Литвин Ж. К., начальник ППС Федосенко Н. Л., бухгалтер Черткова Г. М.



Планово-производственный сектор. Слева направо: начальник сектора Федосенко Н. Л., инженер по организации труда Гапонова З. М., экономист ППС Клемятенко И. Н., инженер по качеству Литвин Ж. К.



тив Николай Иванович Бухалко. И вот с июня 2006 года начальником филиала Ушачского ДРСУ №105 работает Николай Львович Солоченко, ранее работавшего главным инженером.

Если вернуться к дням далекого прошлого, то интересно познакомиться и с таким архивным документом: «Ушачский дорожный отдел настоящим требованием просит Полоцкий дорожный отдел включить в план снабжения на 1945 год инструменты, материалы для Ушачского РДО: пилы поперечные и продольные (6 шт.), напильники (10 шт.), топоры (10 шт.), ломы (15 шт.), лопаты железные (50 шт.), трость стальная (40 погонных метров), гвозди».

Вот таким был инструмент дорожно-рабочего более 60 лет назад... Да если посмотреть фотоснимки ушачских дорог, сделанные не так уже и давно, – в конце 80-годов, то они тоже еще не могли радовать тех, кто по ним проезжал: узкие, неровные, изрытые ямами из-за плохого качества покрытия. Такими были автодороги Полоцк–Ушачи–Вилейка, Сорочино–Ушачи–Зябки, Пышно–В. Дольцы. Да и техническая база долго еще оставалась самым слабым местом в производственной деятельности дорожников. А спасали всегда люди, которые работали вручную, не считаясь со временем.

...Владимир Иосифович Киселев. Общий трудовой стаж составил 43 года, и все годы – в Ушачском ДРСУ № 105, стоял у



Линейная дистанция № 2, дорожный мастер Тимофеев Д.П., ведет капитальный ремонт асфальтобетонного покрытия моста через реку Дива на автодороге к д. Паулье через реку Глыбочку Организация и качество выполняемых работ всегда на контроле у начальника филиала Кунчевского И. В. (слева).

Машинист катка – Муравский В. И.



истоков зарождения организации. Работал и на гужевом транспорте, до самых отдаленных объектов ходили пешком, ездили на велосипедах.

...Тимофей Тимофеевич Лесниченко. С 1966 года работал в Ушачском ДЭУ № 105, слесарь-экскаваторщик, затем главный механик и энергетик, за плечами 36 лет трудового стажа. Вся автотранспортная техника в его руках находилась в отличном состоянии.

...Александр Владимирович Клемятенко. В июле 1976 года пятнадцатилетним мальчиком его приняли в ДЭУ № 105 дорожным рабочим. Коллектив помогал не только постигать навыки дорожной отрасли, но и формировать характер.

После службы в армии с 1983 года и по настоящее время работает экскаваторщиком в карьере «Звонь». Трудовой стаж в дорожной отрасли – 32 года.

...Дмитрий Иванович Шайтор. В июле 1969 года, после окончания службы в армии принят в ДЭУ №105 трактористом. В июле 1973 года переведен водителем автомобиля, где и работает по настоящее время. В трудовой книжке запись только одной организации – это ДЭУ №105. Трудовой стаж в дорожной отрасли – 39 лет.

...Николай Федорович Юркевич. С 1972 года, трактористом, начал свою трудовую деятельность в дорожной отрасли. С 1985 года и по настоящее время работает машинистом автогрейдера. Трудовой стаж в дорожной отрасли – 36 лет.

...Виктор Александрович Глинский. В трудовой книжке Глинского В.А. три записи, одна из них – это ДЭУ № 105 с 25 июня 1975 года работает в дорожной организации. Более 31 года проработал во-

дителем автомобиля. С 2006 года работает дорожным рабочим. Трудовой стаж в дорожной отрасли – 32 года.

...Клемятенко Ирина Николаевна. После окончания Гомельского дорожно-строительного техникума была направлена, по распределению экономистом в ДЭУ-105, где трудится по настоящее время.



мя. За время работы неоднократно повышала уровень квалификации. Трудовой стаж в дорожной отрасли – 21 год.

...Николай Федорович Юркевич. С 1972 года начал работать в ДРСУ № 105 трактористом, затем машинистом автогрейдера.

...Василий Иванович Иванюк. Ветеран труда дорожной отрасли филиала «Ушачское ДРСУ № 105». За рулем автомобиля – 26 лет.

...Александр Викторович Качан. Проработав в разных сферах народного хозяйства, пришел в ДРСУ № 105 уже работником со стажем. В дорожной отрасли с 1986 года, дорожный рабочий, затем машинист экскаватора, водитель погрузчика. Общий трудовой стаж в дорожной отрасли – 21 год.

Ремонтный участок, мастерские, линейные дорожные дистанции, сектор механизации и охраны труда, планово-производственный, кадровая служба – всюду работают ответственные специалисты.



И ВЕТЕР - В ПОМОЩЬ! ГОРОДОКСКОЕ ДРСУ № 106

34

Сегодня до любой деревни Городокского района можно добраться без особых проблем: дороги в хорошем состоянии. Даже если остались жить в небольшом селенье всего несколько стариков, до них все равно доедут и



Начальник филиала – Левкович И. С.

автолавка, и скорая помощь, и другие службы. Мчаться же по накатанным центральным магистралям вообще одно удовольствие – мелькают выложенные на придорожной полосе панно, красуются аккуратные павильончики и резные скамейки на остановках рейсовых автобусов. И это тоже напоминает об



*Главный инженер
– Хатенько И. Н.*

Административное здание филиала "Городокское ДРСУ № 106"

Сеть обслуживаемых дорог
- 901,7 км

Объемы выполненных работ
за 2007 г. - 6 420 706,6 тыс. руб

Списочная численность
- 112 человек

Фонд оплаты труда
- 1 122,2 млн. руб.

Рентабельность - 10,2 %

Прибыль от работ
- 548,0 млн. руб.

удивительном человеке – Леониде Казимировиче Юрьеве, который более 10 лет возглавлял Городокское ДРСУ № 106 – с мая 1995 года по 9 марта 2006 года. Болезнь унесла талантливого человека, неуемная энергия которого вывела организацию в число таких, куда ездили за опытом. Несомненно, что он продол-



жил дела и достигнутое людьми за прошлые годы. А в организации, кстати, за 50 лет ее существования только трижды менялся руководитель: после Александра Семеновича Зюсько, Владимира Станиславовича Барановского и Константина Михайловича Тарасова – Юрьев стал четвертым начальником. С Константином Михайловичем его связывала особая дружба, ведь тот более 20 лет возглавлял коллектив! Но именно Юрьев поднял всю работу на более качественный уровень. Его нововведения, стиль работы стали вызывать неподдельный интерес у коллег. К Юрьеву ездили не только на официально организованные семинары, но и просто так – пообщаться, посоветоваться, позаимствовать. И даже не потому, что здесь, в районе какие-то особые условия существовали – наоборот, даже последствия войны, как нигде в другом районе Витебской области, сказывались здесь еще очень долго. Инженер, архитектор – по образованию, изобретатель и рационализатор – от природы, он работал и заместителем председателя райисполкома, и журналистом. Ле-



*Энергетик –
Малаховский А. Р.*

*Инженер по О.Т. –
Петроченко Е. М.*



онид Казимирович был интеллигентным человеком, с особым чувством юмора, всегда уважительно относился к людям, и они платили ему взаимностью. Вместе со своими ближайшими соратниками – заместителем Иваном Сергеевичем Левковичем и главным инженером Яном Васильевичем Ходиковым – Юрьев придумал в свое время и то как в зимнее время использовать горячую воду



*Начальник ППС –
Соболева Т. В.*



*Инженер ППС –
Савченко И. Г.*



*Инженер ППС,
председатель профкома –
Седунова Г. Н.*



для заправки автомобилей, и как рациональнее организовать работу (вплоть до размещения индивидуального инвентаря) всех служб. Одними из первых в «Витебскоблдорстрое» в ДРСУ № 106 отработали механизм лизинговой формы

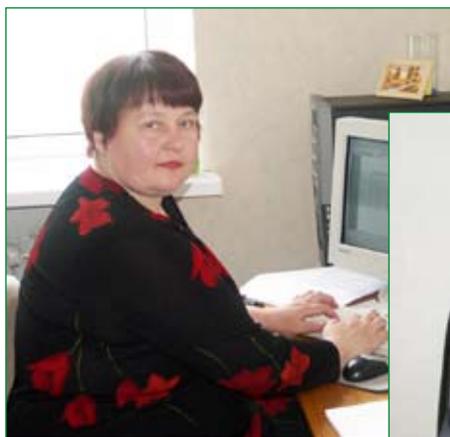


*Бывший директор
ДРСУ № 106 – Юрьев Л. К.*

*Бывший главный инженер –
Ходиков Я. В.*



приобретения необходимой для своей работы техники. Настольной книгой Леонида Казимировича были ежемесячные аналитические материалы по работе предприятия, и он постоянно фонтанировал новыми идеями, предложениями, новшествами. В ДРСУ № 106 по беспроцентному займу областного центра занятости населения создали и открыли подсобное хозяйство – гончарный цех по производству цветочных вазонов для зеленхозов республики. В столярной мастерской наладили производство скамеек для обустройства



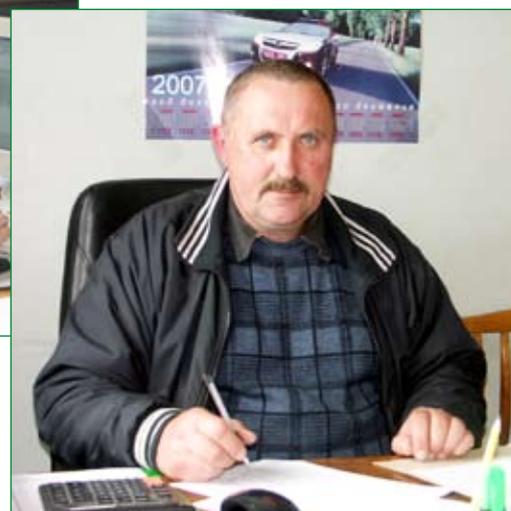
*Инженер по подготовке
кадров – Анисенко И. В.*

посадочных площадок, в швейном производстве – пошив спецодежды. Новые рабочие места создали и за счет выпуска сигнальных столбиков из бетона для обустройства обслуживаемых дорог, была организована даже бригада по строительству жилых домов для работников предприятия. Были разработаны и внедрены очень действенные формы морального и материального стимулирования труда людей. Так, согласно положению коллективного договора, человек, информация о котором помещалась на Доску почета впервые, премировался пятью минимальными заработными платами, второй раз подряд – шестью и так далее. А известная «Юрьевская», так называемая «чистая пятница»? Это когда во всех подразделениях ДРСУ № 106 наводился порядок.

Леонид Казимирович любил говорить: «Чисто не там, где метут, а там, где чистоту берегут».

За глаза называли его «нашим Циолковским», потому что это действительно был человек высокого полета, романтик и автор многих неожиданных проектов, которыми заражал и своих коллег. Это касалось и вопросов энергосбережения. Кстати, половина рацпредложений и изобретений в целом по «Витебскоблдорстрою» при-

бил говорить: «Чисто не там, где метут, а там, где чистоту берегут».



*Начальник сектора
механизации – Сушков В. Г.*

ходила именно на Городокское ДРСУ № 106. Ну а самым известным проектом Юрьева был «ветряной». «Немецкая красавица» – так называл Леонид Казимирович ветроустановку, купленную в Германии. На нее в ДРСУ возлагали большие надежды как раз в плане энергосбережения. Использование установки мощностью в 250 тысяч киловатт в год, по расчетам Юрьева, позволило бы экономить электроэнергию, расходуемую на разогрев вяжущих смесей на АБЗ. Пропеллер-ветряк с одиннадцатью лопастями даже пробовали запускать, но смерть Леонида

попечении более 900 километров, хотя по численности работающих – далеко даже не на третьем месте.

– Мы постоянно наращиваем объемы работ, – рассказывает Иван Сергеевич. – За 2007 год мы выполнили их на 6 миллиардов рублей, по нарастающей это по отношению к 2006 году – 146 процентов. В этом, юбилейном для «Витебскоблдорстроя» году, в бизнес-плане у нас предусмотрено выполнение заказов почти на 8 миллиардов рублей. Дороги наши, конечно, сложные, лесистый ландшафт, высокая закустаренность. Используем шведскую технику, которую получаем по очереди для этих работ. Мы получили новый асфальтобетонный завод, хотя, кстати, старый не демонтировали, он стоит в резерве, так сказать, наготове, чтобы не было перебоев в работе. Мощности его поменьше, но используем и их в экстренных случаях,



Главный бухгалтер – Долгалёва Р. Н. (слева) и бухгалтер – Евдокимова Т. В.



Бухгалтер – Гребешкова Л. В.

Казимировича приостановила все работы. Хотя совсем распрощаться с этой идеей не собираются последователи Юрьева. Тем более, что и начальником ДРСУ № 106 после смерти Леонида Казимировича стал его заместитель – Иван Сергеевич Левкович.

Хозяйство большое, ведь и район – один из крупнейших в области. К тому же особенный, северный: когда другие уже сеют, здесь еще с гололедом борются. Сегодня и по протяженности дорог ДРСУ входит в тройку крупнейших организаций «Витебскоблдорстроя»: на его

для ямочного ремонта. Здесь же, на АБЗ, продолжаем работы по энергосбережению. Так, установили теплоизоляцию труб. Планируем про-

извести и замену котла в котельной, установить там новые изолированные трубы, используем местное топливное сырье. Большая работа проведена по строительству и благоустройству агрогородков в Городокском районе. В 2006 году ввели два – это Веремеевка и Бычиха, освоили почти 1,5 миллиарда рублей. В 2007 году были агрогородки Вировля и Лисогорская, где освоили уже 1,8 миллиарда рублей, и в 2008 году у нас тоже два агрогородка – Межа и Степановичи, где наши люди делают подъезды к зерно-



Водитель автобуса – Кравцов С. И.



площадкам, молочным фермам, благоустраивают улицы.

Качество – сегодня главная задача дорожников. Работают они по новой технологии – на щебне с использованием битумной эмульсии, что позволяет значительно продлевать срок жизни дорог. Кстати, для более оперативного решения вопроса качества, в ДРСУ построили свою лабораторию, а раньше пробы дорожных грунтов приходилось возить в Витебск. Сейчас анализы асфальта делают на месте, если что-то не так – исправляют тут же, без промедления. Выполняя программу «Дороги Беларуси» и решения Витебского облисполкома, ДРСУ № 106 приняло также на свой баланс почти 500 километров внутрихозяйственных до-

рог района. Завершен ремонт одной из основных на Городокшине дорог: Быки-Козьяны-Оболь. Для более эффективной организации содержания дорог создано 5 мастерских дистанций. Имеются на предприятии и свои мастерские по ремонту техники, покраске дорожных знаков, столярный цех, гаражи. В общем, работа кипит. А выполняет ее коллектив, который дорожит своими традициями. Здесь ценятся по-прежнему честность, добросовестность, порядочность, обязательность, высокая культура и профессионализм. Здесь не забывают и всегда приглашают на праздники ветеранов. Это бывший начальник ДРСУ № 106 Константин Михайлович Тарасов, инженеры ПТО Галина Филипповна Шатько и Мария Федоровна Тарасенко, механик Петр Родионович Никитин, дорожные рабочие

Лаборант – Маркова С. Л.



Лабораторно-бытовой корпус АБЗ "Хотьково"



Мария Даниловна Руббо и Владимир Иосифович Григорьев, водитель Геннадий Лукич Турченко, тракторист Олег Петрович Клепец, заведующая хозяйством Мария Петровна Зуева, экономист Людмила Андреевна Никитина, плотник Григорий Данилович Ласкунов. И сегодня в Городокском ДРСУ № 106 продолжают трудиться специалисты и рабочие, стаж которых на родном предприятии исчисляется от 25 до 34 лет. Это инженер по ОТ Елена Михайловна Петроченко, производитель работ Николай Александрович Толкачев, дорожные мастера Екатерина Константиновна Василевская и Тамара Николаевна Ходикова, водители Юрий Васильевич Попович и Владимир Анатольевич Ши-



Прораб АБЗ – Толкачев Н. А.

Процесс установки бортового камня



шлаков, машинисты экскаватора Сергей Витальевич Ефремов, Владимир Всеволодович Шубрин и Николай Нилович Юшков, тракторист Александр Леонидович Бувечич, дорожный рабочий Николай Михайлович Еремеев, инспектор по кадрам Ирина Валентиновна Анисенко.

АБЗ "Хотьково"



ГДЕ РОДИЛСЯ, ТАМ И ПРИГОДИЛСЯ ЛИОЗНЕНСКОЕ ДРСУ №107

Начальник филиала –
Снарв Л. И.

40

Сеть обслуживаемых дорог
- 559,6 км

Объемы выполненных работ
за 2007 г. - 7 964 889,1 тыс. руб

Списочная численность
- 118 человек

Фонд оплаты труда
- 1 273,2 млн. руб.

Рентабельность - 12,7 %

Прибыль от работ
- 660,0 млн. руб.



Откуда пошло название городка Лиозно – разные есть версии. Но автодорожники уверены: от слова «лоза», потому что по кустистости район, наверняка, может лидировать! Бороться с зарослями лозы, кустарником для поддержания дорог в хорошем состоянии приходится постоянно. А объемы выполняемых

работ у коллектива Лиозненского ДРСУ №107 из года в год неуклонно растут. Сеть обслуживаемых дорог уже составляет более 559,6 километров, из которых только чуть менее 17 километров – это грунтово-улучшенные, а остальные (почти поровну) приходится на дороги с



Главный инженер –
Мужелев С. Н.



Начальник ППС –
Сидоренко А. А.



Инженер ППС –
Сидоренко А. А.

усовершенствованным и гравийным покрытием. На обслуживании ДРСУ находятся 32 моста, более 758 железобетонных труб, 122 автобусных площадки и 69 автопавильонов. Реконструкция асфальтобетонной установки позволила значительно увеличить выпуск и улучшить качество асфальтобетонных смесей, выпуск которых уже составляет 37 тысяч тонн в год – это в 6 раз больше по сравнению с 2000 годом. А в арсенале машинного парка организации, помимо традиционных автомобилей различного назначения и до-



рожных механизмов, есть даже такая техника, которой особенно гордятся здесь. Например, это два битумовоза, один из которых, кстати, собрали сами изобретатели и рационализаторы предприятия. Так что если раньше такую технику одалживали у коллег, то сейчас сами с удовольствием делятся с ними при случае!

Соответственно и средняя заработная плата работников достаточно высокая – от 400 до 500 долларов США в эквиваленте. Уже в этом году чистая прибыль на предприятии составила более 50 миллионов рублей. На какие цели ее расходовать? Руководитель ДРСУ №107 Леонид Иванович Снарлов считает – на людей: на улучшение их благосостояния, на оздоровление работников и их детей, на отдых, на спорт и туризм, на развитие социальной инфраструктуры предприятия.

Леонид Иванович не скрывает, что на лет-



*Инженер по организации труда
– Стрелкова А. Л.*



*Заместитель начальника –
Корнейчик Л. Г.*



ние сезоны, когда значительно увеличиваются объемы различных заказов, – особенно по благоустройству райцентра и других населенных пунктов (на счету ДРСУ № 107 еще и 4 агрогородка), конечно, приходится набирать на временные работы, как говорится, и случайных людей. Хотя костяк – а это почти 120 человек – специалисты, высококвалифицированные,



*Административное здание филиала
"Лиозненское ДРСУ № 107"*



ответственные, причем, от рядовых линейных работников до главных специалистов. Это главный инженер Сергей Николаевич Мужелев, дорожные мастера Василий Васильевич Пазиков и Дмитрий Юрьевич Оленченко, дорожный рабочий Сергей Дмитриевич Воронухо, машинист автокрана Александр Леонидович Варкулевич, машинист катка Анатолий Францевич Ренькас, машинист асфальтоукладчика Николай Александрович Петухов (кстати, проработавший в ДРСУ более 28 лет!), машинист автогрейдера Николай Григорьевич Волков, слесарь Сергей Алексеевич Новиков, водители погрузчиков Николай Ильич Гапеев и Геннадий Александрович Изобов, электрогазосварщики Андрей Анатольевич Барченко, Иван Иванович Гончаров и Григорий Михайлович Державцев и многие другие. А еще в коллективе не забывают, что есть гвардия ветеранов, отработавших



Главный бухгалтер –
Анащенко А. М.

Бухгалтер –
Караваева В. В.



Бухгалтер – Терех А. Н.

и по четверть века, и по 30, и почти по 40 лет в родном коллективе: Анна Лаврентьевна Стрелкова, Валентина Ивановна Лазаренкова, Анна Михайловна Терех, Виктор Михайлович Золотухин, Леонид Васильевич Перепечин... И если говорить о традициях, о каких-то особенностях в истории развития предприятия, то это (опять-таки вам скажут здесь) – люди!

Потрясающе интересным, необычным человеком был первый руководитель – тогда еще только организованного Лиозненского дорожно-эксплуатационного участка № 107 – Михаил Федорович Агеев. Фронтвик, богатырь, красавец-белорус, неутомимой энергии человек, да еще просто романтик,



Карьер "Бесково"

– он возглавил организацию в 1958 году. Сегодня здесь же, на Лиозненщине, на родине отца, живут дети и внуки Михаила Федоровича. Это очень талантливые люди, которые пишут стихи и песни, организуют известный и в соседней России фестиваль авторской песни. С отцом семья в свое время проехала Советский Союз до самого Дальнего Востока: Михаил Федорович, уже покинув Лиозненское ДРСУ и имея пятерых детей, объехал страну, работал и управляющим совхоза в Казахстане, и геологом на Дальнем Востоке, и смотрителем маяка на Камчатке.

Везло лиозненским автодорожникам и в дальнейшем на руководителей. Запомнился Петр Павлович Шашкин, который возглавлял ДЭУ-107 с 1965 по 1968 годы.

На пенсию в 1994 году ушел с поста руководителя – уже переименованного в ДРСУ №107 с 1985 года – талантливый, трудолюбивый и человечный Егор Владимирович Бокарев. До 1998 года руководил коллективом Евгений Павлович Мычков, которого сменил Алексей Сергеевич Гриневич. Символично, что нача-

ло XXI века совпало с тем, что начальником ДРСУ №107 в 2000 году стал молодой, энергичный руководитель Леонид Иванович Снарв, который прошел школу здесь же, в родном коллективе: с 1982 года работал дорожным мастером, затем главным инженером. Впрочем, именно про таких, как Леонид Иванович, как будто и ходит поговорка в народе: где родился, там и пригодился.



Диспетчер –
Мужелева Н. М.

Бухгалтер –
Колесникова Л. И.



– Вы не поверите, но я действительно буквально родился именно тут, на территории нашего предприятия! – рассказывает Леонид Иванович. – Отец мой, Иван Иванович Снарв, который 38 лет отслужил верой и правдой этому предприятию, работал всю жизнь дорожным мастером и жил здесь же. После войны в райцентре туго было с жильем, вот и поселился отец



*Укладка железобетонной
трубы на автодороге
Лидно–Пушки–
Разумово–Зачерня*

с семьей в старом здании базы, конечно, его уже давно снесли. Вот сюда, в маленькую комнатку на базе ДЭУ, меня и принесли из роддома! Потом рядом же построили трехквартирный дом, так что мы с братом и выросли здесь. Естественно, что ни о какой другой профессии и не мыслил, – только дорожник! А вот учиться пришлось много: как я анализировал, пять раз. Потому я и своим коллегам, особенно молодым, всегда говорю: учиться надо! И я этому всячески содействую. У нас на предприятии есть свои студенты-заочники.



Сам Леонид Иванович Снарв, помимо дипломов Гомельского дорожно-строительного техникума (альма-матер всех дорожных строителей!) и Белорусского национального технического университета, в 45 лет получил еще один документ, которым очень гордится: диплом об окончании Академии управления при Президенте Республики Беларусь, так что в его лице в ДРСУ-107 сегодня появился и дипломированный менеджер-экономист. Под его руководством в организации на практике осуществляется внедрение системы качества работы. И это касается не только организации управления, работы с кадрами, но и непосредственно качест-



*Мастер производственного участка –
Панаськов П. П.*



ва дорог. Кстати, именно ДРСУ № 107 выполняло один из заказов по строительству дорог в соседней России: показали и там себя белорусы.

О культуре производства свидетельствует и то, как сегодня выглядит сама производственная база ДРСУ № 107. Это настоящее европейское предприятие: современная архитектура, благоустроенная территория поражает обилием цветов, красотой газонов, повсюду идеальный порядок. Внутри административного здания – современный интерьер, сочетающий одновременно

комфорт и уют. В одном из залов установлен бильярдный стол.

Тут нужно вспомнить, что в семье Снарковых вырос еще один деловой человек. И деятельность Александра Ивановича теснейшим образом связана с работой старшего брата Леонида Ивановича. Здесь же, в Лиозненском районе, Александр Снарков возглавил сельскохозяйственный филиал «Клевцы» КУП «Витебскоблдорстрой», в строительстве и благоустройстве которого также принимал участие филиал «Лиозненское ДРСУ № 107».

«МУ-У, НА КОМПЬЮТЕР КОМУ?» СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЙ ФИЛИАЛ «КЛЕВЦЫ»

На Лиозненщине, как и во всей области, сегодня большое внимание уделяется агрогородкам, которые должны стать центрами возрождения села. И к тем четырем, которые сдаются в районе, можно смело отнести и «Клевцы», хотя официально это – инвесторское хозяйство, один из крупнейших проектов КУП «Витебскоблдорстрой». Немалые деньги



вложили автодорожники в возрождение бывшего колхоза «Новый труд», чтобы сегодня здесь можно было полюбоваться красотой, благоустройством и самого центрального поселка, и всех сельскохозяйственных предприятий. А это, прежде всего, животноводческий комплекс на 530 голов. Кстати, когда полтора года назад руководителем СФ «Клевцы» был назначен Александр Снарков, выпускник Витебской академии ветеринарной медицины, в хозяйстве насчитывалось чуть более 700

голов скота, сейчас – почти вдвое больше. Отличные корма вдоволь поставляются и телятам, и дойным коровам. Это, кстати, позволяет получать в хозяйстве высокие надои молока. Вложенные средства приносят отдачу и в зернопроизводстве: уже в 2007 году хозяйство получило небывалый до этого урожай зерновых – 34 центнера с гектара!

Ставка и здесь сделана на молодые кадры. Заведующий комплексом – 22-летний выпускник этой же Витебской



академии Егор Антоненко.

Потому смело внедряются и самые современные технологические методы по уходу за животными. Например, в диспетчерской молочной фермы установлен новейший компьютер, к которому подключены чипы на ошейниках буренок, так что и кормление, и доение, и привесы – все учтено, ничто не выпадет из памяти машины.

«Витебскоблдорстрой» немало вложил средств и непосредственно в обустройство поселка. Здесь отремонтированы и теперь действуют не только производственные объекты – мехдвор, фермы. Также современно



после ремонта выглядят столовая, клуб и административное здание конторы. Хозяйственность и стремление к красоте и порядку, пожалуй, в крови у обоих братьев Снарowych. Вот и в «Клевцах», куда ни кинь взгляд, чистота и порядок. Возле каждого производственного помещения – не только цветы, но и урны для мусора. В этом хозяйстве не увидишь привычных для деревни зарослей лопухов. А пример показывает сам руководитель: не считает зазорным взять косу в руки

и скосить траву. Как считают в «Витебскоблдорстрой», современная деревня не должна уступать городу во многих вопросах, в том числе и по зарплате. А в «Клевцах», кстати, зарплата доярок и скотников, которые работают на совесть, превышает миллион рублей.



МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ ДУБРОВЕНСКОЕ ДРСУ №108

48



Начальник филиала – Карпов В. М.

Нет такого года, чтобы поисковики не находили в Дубровенском районе останки погибших здесь в годы Великой Отечественной войны, из болот извлекают танки, в лесных массивах, в окопах и рвах находят оружие. Эхо войны... О ней напоминают и многочисленные памятники и обелиски, что стоят вдоль дорог: «Скорбящей матери» и Осинторфским подольским камна автодороге Брест–граница Российской Федерации, командный пункт командующего 3-м Белорусским фронтом генерала армии Ивана Даниловича Черняховского в деревне Редьки – здесь КП был расположен в июне 1944 года во время наступления Советских войск; мемориальный комплекс

«Рыленки», который посещают тысячи туристов, гостей из бывшего Советского Союза и дальнего зарубежья.

В альбоме, что хранится у начальника филиала «Дубровенское ДРСУ-108 КУП «Витебскоблдорстрой» Валерия Михайловича Карпова, есть снимки этих

Сеть обслуживаемых дорог
- 488,5 км

Объемы выполненных работ
за 2007 г. - 4 791 367,6 тыс. руб

Списочная численность
- 86 человек

Фонд оплаты труда - 837,7 млн. руб.

Рентабельность - 10,7 %

Прибыль от работ - 459,0 млн. руб.

памятных мест, и не случайно: работники организации, да и лично Валерий Михайлович, всегда принимают участие в оказании всяческой помощи и поисковикам, и руководству района во время перезахоронений. Как недавно – в июне 2008 года, когда прах 29 советских воинов был предан земле. И конечно, автодорожники содержат в

Главный инженер –
Ченторицкий В. Ч.

Административное здание
филиала «Дубровенское ДРСУ № 108»



хорошем состоянии все дороги – и центральные, и внутрихозяйственные. А на отдельных участках, ведущих к границе с Россией, приходится особенно сложно в надлежащем состоянии поддерживать дороги, насыщенные большегрузным транспортом. Но марку белорусских дорог, которые сейчас значительно лучше российских, держать необходимо!

Датой образования Дубровенского дорожно-строительного участка №108 считается 7 января 1958 года, когда было принято решение Витебского областного Совета депутатов трудящихся № 14 «Утверждение положения и руководящего состава межрайонных дорожно-эксплуатационных участков (ДЭУ) областных дорог». Первым начальником ДЭУ-108 стал Анатолий Кайтанович Беланович,

а старшим инженером – Владимир Лазаревич Зискин. Обслуживала тогда эта организация 6 автомобильных дорог общей протяженностью 167 километров, работало в ДЭУ 23 человека и насчитывалось здесь 5 единиц техники.

Для сравнения: сегодня в филиале «Дубровенское ДРСУ № 108» работают 87 человек, насчитывается 50 единиц

Кладовщик-заправщик Грекова – И. М.



различной техники, а обслуживает коллектив более 480 километров местных автодорог, в том числе – более 180 километров с асфальтобетонным и 191 километр с гравийным покрытием, с грунтовоулуч-



Инженер ППС – Чернявская Г. И.

Бухгалтер – Анищенко Т. В.

Бухгалтер – Корнеев Р. М.



шенным – более 115 километров, а также 40 мостов протяженностью 778 погонных метров и почти 600 трубопереездов.

Дубровно – городок с десяти тысячным населением, где люди держатся за свои рабочие места, а выбор их небогатый. Пожалуй, по мощности с автодорожной организацией может тягаться только местный льнозавод: сами сеют лен, сами убирают и перерабатывают. В принципе, теми же методами руководствовался всегда и Валерий Михайлович Карпов, на долю которого пришлось, почитай, поч-





Установки по мойке и сортировке щебня

Замена моста на 2-х очковую водопропускную трубу при реконструкции а/д Н-2730 (Калиновка–Лавки–Русаны)



ти половина биографии ДРСУ: вот уже 27 лет предан своему коллективу Почетный дорожник Беларуси 2-й степени и более 25 лет – депутат районного совета. А это значит, что сами, своими силами, и базу создавали, и строили асфальто-бетонный завод, и жилье возводили – все хозяйственным, без привлечения со стороны подрядных организаций. За годы существования ДРСУ № 108 построено более 84 километров автодорог с твердым покрытием, подъезды ко всем центральным усадьбам хозяйств района – а их насчитывается 19 на Дубровенщине, благоустроено 40 населенных пунктов. Сегодня основные средства осваиваются на агрогородках: дубровенские дорожники только в 2007 году благоустроили их 4, к ним прибавились еще 4 в 2008 году и,

как планируется, 3 – на 2009 год.

– Хорошее дело делаем! – радуется Валерий Михайлович. – Все для людей создано, есть и школы в агрогородках, и ФАПы, и магазины, только жить, работать и детей воспитывать. Может, это и привлечет



Старший мастер – Пивоваров А. Г.

молодежь на село, где не хватает сегодня специалистов. Мы ведь тоже, когда думали о привлечении молодых, хороших специалистов в ДРСУ, продумывали свою политику. Представьте, что для своих работников 26 домов построили! И сегодня они стоят в Дубровно на улицах Совхоз-



Звено по выпуску асфальто-бетонных смесей. Машинист газодувной установки – Ворошко М. Г., сортировщик – Гурский А. А., машинист смесителя – Иванов В. А., помощник машиниста – Кривонос В. В.

ной, Крупской – прямо рядом с базой. Как известно, работа у наших людей хлопотная, бывает, зимой, в гололед, приходится дежурному поднимать мастеров и рабочих прямо ночью, чтобы дороги чистить,



Машинист катка – Павлюченко А. Н.

песком посыпать. А людям и не надо долго собираться: вот она, база, бери технику и отправляйся в «дозор».

Интересная деталь в биографии Валерия Михайловича: родился он 1 мая. А в былые времена этот день отмечался, как всенародный праздник мира и труда. Парады и торжественные шествия проходили даже в глубинке. Вот и в Дубровно, как руководитель и как передовик, Валерий Михайлович всегда стоял на трибуне и, получается, принимал парад у своего коллектива. А люди, проходя по центральной площади, получается, торжественно приветствовали своего начальника в день его рождения. На плакатах и транспарантах, как и на поздравительных открытках, – достижения дорожных строителей. И лучшего подарка для Карпова, чем успехи родной организации, и не надо было!



Машинист погрузчика – Федорцов О. И.

Начальник сектора механизации и охраны труда – Зятиков В. П., энергетик ремонтного участка – Шатравка С. И., механик – Сычев М. М.

О достижениях судят не только по статистическим отчетам. Есть и такая неофициальная данность, как сплоченность, атмосфера и дух творчества в коллективе. В Дубровенском ДРСУ №108 есть немало династий, а это говорит о многом, ведь работа здесь не сахар. Более 20 лет, например, отработал в коллективе Николай Степанович Пузыревский (к сожалению, уже ушедший из жизни) – сначала дорожным мастером, потом прорабом на АБЗ. На смену ветерану пришел сын. Бухгалтер Раиса Михайловна Корнеева (стаж работы более 20 лет) привела сына в коллектив, и он начал изучать азы дорожного строительства с самых первых и трудных ступенек – пока простым дорожным рабочим. Вместе с главным бухгалтером Марией Яковлевной Гудыно в ДРСУ до самой пенсии работал муж. В свое время 36 лет отработал в ДРСУ № 108 слесарем ремонтной мастерской Виктор Петрович Анищенко, награж-



*Машинист
асфальтоукладчика
– Симаньков А. Н.*

денный медалью «За трудовое отличие», а машинист бульдозера Виктор Семенович Попков – за более чем 20-летний добросовестный труд был удостоен ордена Трудового Красного Знамени. 20 и более лет работают в коллективе и инженер ППС Галина Ивановна Чернявская, энергетик Сергей Иванович Шатравко, инженер по организации труда Галина Леонидовна Чернова, электрогазосварщик Петр Николаевич Макаренко и многие другие. Добрым словом поминают и ветерана Владимира Владимировича Рыжанкова. На Доске почета сегодня можно увидеть фотографии тех, кого так и называют: «Гордость коллектива». Это дорожный рабочий Сергей Сергеевич Суздаlev, тракторист Андрей Николаевич Симаньков, машинист автогрейдера Виктор Алексеевич Колбасов, машинист погрузчика Александр Иванович Кулешов, дис-



петчер Елена Михайловна Зайцева, машинист катка Николай Федорович Бобров, тракторист Александр Владимирович Пономарев.

А вот молодежь отправляют учиться. Как считает начальник организации В. Карпов, специалисты – в том числе и машинисты грейдеров, и машинисты катков, и экскаваторщики – не должны забывать, что содержат они дороги уже XXI века, а потому и соответствовать должны времени. За неутомимость характера, ув-

леченность в большом и малом деле, за отзывчивость, проявление патриотизма, когда речь идет о сохранении памяти, об истории края, и за просто человеческое, отцовское беспокойство о людях – за все это ценят люди своего начальника. А Валерий Михайлович Карпов, в свою очередь, утверждает, что это такая традиция



*Машинист экскаватора –
Поздняков Л. Т.*



*Бригада по укладке
асфальтобетона.
Суздаlev С. С.,
Кузьмичев Д. А.,
Андреев М. Н.,
Старовойтов В. В.*

в «Витебскоблдорстрой»: быть хорошим руководителем! Так уж получается, что у каждого в свое время обязательно был свой начальник, добрый и мудрый.

– Сам я родом с Шумилинщины, есть такая деревенька там – Ильинцы, – рассказывает Валерий Михайлович. – Вот после армии и вернулся на родину, устроился работать водителем грузовой машины в Шумилинское ДЭУ-204, где начальником в то время был Николай Николаевич Будник. Мне 20 лет, совсем молодой. Но, видно, отметил меня Николай Николаевич за старательность, смекалку, энергичность, да и взял меня в личные водители. До сих пор благодарен ему за то, что на правильный путь меня наставил, пойти учиться надоумил, помог поверить в себя. Я счастлив, что дорога стала для меня единственной судьбой. Я никогда не боялся работы – все же вырос в многодетной семье: нас, братьев и сестер, 10 человек у родителей! Возглавлять дорожно-строительные организации в разное время и ненадолго довелось и в Шумилино – уже после Н. Будника, и в Толочине. Наконец, обосновался в Дубровно. Поездить, конечно, довелось за мной

семье – дочери и жене, но они никогда ни в чем меня не упрекнули, не пожаловались. А надежный тыл для дорожника – тоже большое дело! Жена только и го-



Укладка асфальтобетонного покрытия. Машинист асфальтоукладчика – Симаньков А. Н., дорожный мастер – Петроченко А. Д.

ворила мне всегда: «Смотри сам, как тебе поступить. Главное, не сбейся с дороги...» Дочка окончила педагогический институт, работает учителем. Надежда только на внуков: может, из них кто-то пойдет по стопам деда?

Уплотнение асфальтобетонного покрытия. Машинист катка – Балобан И. Ф.



СТРАНА РОССОНИЯ РОССОНСКОЕ ДРСУ №109

Это, действительно, красивый и неповторимый по природной величавости край. Не зря его называют Страна Россония! 190

Сеть обслуживаемых дорог - 629 км
Объемы выполненных работ за 2007 г. - 3 566 895,6 тыс. руб

Списочная численность
- 87 человек

Фонд оплаты труда - 741,5 млн. руб.

Рентабельность - 8,2 %

Прибыль от работ - 234,0 млн. руб.

54



Начальник филиала – Титок В. А.

озер – одно красивее другого, да к тому же фактически 70 процентов территории покрыты лесами. А водится в них, говорят, даже медведь. Здесь каждый житель – то ли заядлый рыбак, то ли охотник, то ли грибник или ягодник. Да вот одним только дорожникам, пожалуй, такая природа приносит трудности: хорошо, если дорога проходит по более-менее открытой мес-

тности, но большинство из них особенно трудно «выходят» из зимы: медленно оттаивают и высыхают. А один из новогодних праздников, который, впрочем, вспоминается и многим другим коллегам начальника Россонского ДРСУ № 109 Василия Александровича Титка, забыть особенно трудно:

– Несколько лет назад встречали мы Новый год, а до самих праздников снега практически не было. Зато в новогоднюю ночь как повалил! У людей праздник, а у нас – штабы всю неделю. Расчистим один участок, а за машинами – уже новые сугробы, в пределах двух километров ничего не было



Главный инженер –
Рогачев Л. И.



Административное
здание филиала
"Россонское
ДРСУ № 109"



видно, – вспоминает Василий Александрович. – Конечно, люди работали на измор. Да еще подумалось, что в былые времена, когда не было современной техники, разве справились бы! А мобильная связь?

15 лет возглавляет В. Титок эту дорожно-строительную организацию, а пошел в отрасль вслед за старшим братом – Владимиром, только тот сразу к Витебщине прикипел, а Василий после окончания Гомельского техникума еще работал некоторое время на родине, в Хойникском районе Гомельской области. Авария на Чернобыльской АЭС заставила с семьей переселиться в Россонский край. И прежде, чем приступить к своей работе, конечно же, Василий Александрович изучил историю вверенного ему предприятия.

Образованный, как и многие другие ДЭУ в январе 1958 года, Россонский дорожно-эксплуатационный участок № 109 имел на обслуживании 100 километров дорог, а были это в основном сельские, связывающие между собой колхозы и совхозы, гравийные дороги. По ним и к центру хозяйства было трудно про-

ехать. Материально-техническая база – крайне слабая, всего 7 единиц техники. Пять дорожных участков находились



*Инспектор по кадрам –
Барановская Г. Д.*



*Инженер по ОТ –
Пискунович С. И.*

по месту жительства мастеров. Лишь в 1980 году построили новое административное здание. И только, когда в 1989 году ДЭУ-109 было преобразовано в дорожное ремонтно-строительное управление № 109, была построена установка по производству асфальтобетонной смеси, увеличились объемы строительно-монтажных работ. Сегодня основные

дороги, которые обслуживает Россонское ДРСУ № 109, связывают в основном отдаленные населенные пункты с центрами агрогородков, ну и, конечно, с городским поселком Россоны. Одна из главных проблем, которую решает в настоящее время коллектив ДРСУ



*Инженер ППС, председатель профкома –
Альшевская Т. П.*



*Лаборант –
Зубович И. А.*

Главный бухгалтер –
Борисенко О. А.

Бухгалтер –
Яцковская Е. В.



Бухгалтер –
Широкова Н. К.



– это обустройство 8 километров дороги между двумя крупными агрогородками Альбрехтово-Краснополье. Кстати, проезжающие по Россонии (а она, как известно, граничит с Россией), отмечают, что работают дорожники с инициативой, еще и оригинально оформляя участки дорог, дабы подчеркнуть особенности района: вдоль дорог можно увидеть изготовленные умельцами ДРСУ грибы, цветы и другие украшения. А возле агрогородка Соколище – стилизованная древняя стена. Утверждают, что жили здесь когда-то древние люди, равным которым не было в соколиной охоте!

Вот и не верь после этого, что в дорожном хозяйстве КУП «Витебскоблдорстрой» работают не просто преданные своему делу люди, но и настоящие романтики. А в подтверждение этому – вид административного здания ДРСУ № 109 после его ремонта. Прибегнув к помощи местных архитекторов, прямо на территории производственной базы создали настоящее произведение искусств. В планировке и оформлении прилегающего к

главному зданию ДРСУ дворика читается карта Россонского района, его центр, а сегменты клумб и плиты напоминают атрибуты дорог и мостов, даже беседка выполнена в стиле придорожного комплекса, ну а основной мате-

риал для подсыпки – приятное дело, гравий!

Кстати, и дороги с таким покрытием, которые ДРСУ обслуживает сегодня, составляют самый большой удельный вес – более 300 километров. Для сравнения: из общей протяженности дорог (629 км) с грунтовым покрытием составляют чуть более 206 километров, с асфальтобетонным – 118.

Перспектива района, в которую как нельзя лучше вписываются и планы ДРСУ № 109 – это развитие сельского агротуризма. Ведь привлечь туристов, как известно, можно не только вкуснейшей национальной кухней, известным белорусским гостеприимством и сохранившейся самобытностью глубинки. Отличными дорогами – в не меньшей мере! Кстати, уже который год подряд именно на Россонщине проходит республиканский слет в деревне Заборье. Праздник так и называется – «Заборский фэст». Так вот, и здесь приложили свои умения россонские дорожные строители. И не только в чисто профессиональном плане: старший мастер СМР С. В. Мацулевич является солистом вокально-хореографического ансамбля «Святица», бухгалтер Е. В. Яцковская и диспетчер Н. В. Сеница – постоянные члены волейбольной команды,

и они принимают самое активное участие в туристических слетах, проводимых в рамках республиканского фестиваля сельского туризма «Заборский фэст».

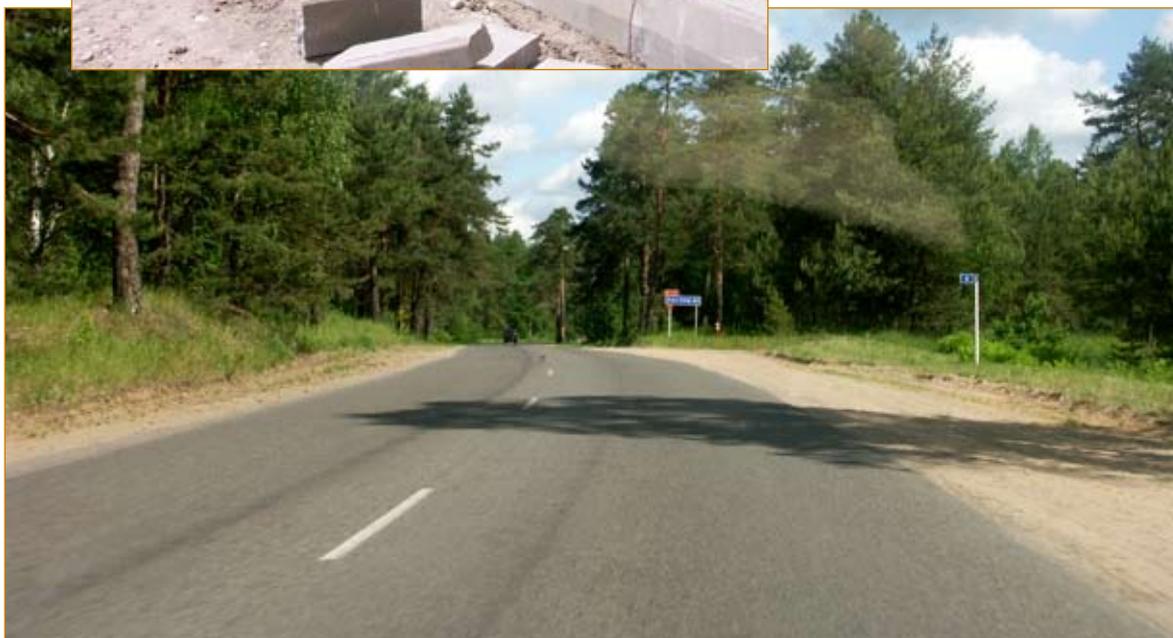
Вообще, дорожная служба организации укомплектована специалистами с высшим и средним специальным техническим образованием. Высокая зарплата и постоянная занятость позволяют сегодня руководству выбирать достойных специалистов, освобождаясь от случайных людей. Хотя текучести кадров тут практически и нет. Все, кто приходит в отрасль, дорожат своей профессией. Среди тех, кем гордится Россонское ДРСУ № 109, такие работники, как Виктор Александрович Михеев, Михаил Михайлович Демьяненко, Сергей Александрович Лазаренко, Александр Петрович Маркевич, Петр Егорович Макеенок и другие. В разные годы существования организации

всю свою трудовую жизнь посвятили служению дорогам люди, которые по праву могут называться ветеранами ДРСУ-109. Большинство из них проработали и по четверть века здесь, и по 30 с лишним лет. Это дорожный мастер Василий Петрович Литвинов, водитель погрузчика Владимир Александрович Потапов, машинист экскаватора Виктор Адольфович Домбровский, дорожный рабочий Геннадий Егорович Иванов, машинист автогрейдера Алексей Михайлович Куряков, электрогазосварщик Вячеслав Куприянович Галыгин, тракторист Виктор Алексеевич Стрельцов, начальник ППС Тамара Ивановна Киселева и инженеры этой же службы Валентина Степановна Мищенко и Тамара Петровна Альшевская, инспектор по кадрам Надежда Васильевна Щебровская, дорожные мастера Людмила Анатольевна Голубева и Виктор Дмитриевич Ложанов,

инженер по охране труда Светлана Ивановна Пискунович, сторож Валентина Фоминична Вавилонская.

Ремонт моста через реку Жеермянка на автодороге Альбрехтово–Краснополье

Автодорога Альбрехтово–Краснополье (Н-3405)



ПОЧТИ КАК В ШВЕЦИИ... БЕШЕНКОВИЧСКОЕ ДРСУ №110

58

Сеть обслуживаемых дорог - 561,55 км

Объемы выполненных работ
за 2007 г. - 4 639 612,2 тыс. руб

Списочная численность - 98 человек

Фонд оплаты труда - 935,4 млн. руб.

Рентабельность - 9,7 %

Прибыль от работ - 353,0 млн. руб.

Ничего более экзотичного не нашли для себя в качестве прогулки между делами гости из Швеции, посетившие Витебщину летом 2008 года, как прогулку по Западной Двине... на пароме! Хотя само по себе такое плавсредство не редкость в этой скандинавской стране, но в Швеции все паромы самоходные. Они снуют между многочисленными островками, как небольшие моторные площадки. А вот в Бешенковичах, куда заморские гости прибыли специально на прогулку, паром самобытный, с одного берега на другой он переправляется с помощью обыкновенного колеса и троса. Обслуживают его семь человек, и находится паром на балансе филиала Бешенко-

вичского ДРСУ № 110. Кстати, именно благодаря этому коллективу паром отремонтировали в Петрикове и вернули в родные места. Грузоподъемностью 60 тонн, он перевозит технику, людей, в праздничные и выходные дни его работу продлевают даже до 23 часов, чтобы жители с одного берега на другой могли добраться, а затем из райцентра – назад, с дискотек и празднеств. Что самое интересное, обслуживают паромщики всех бесплатно, так что обходится он дорожным строителям в копейчку. Зато пользу приносит большую людям.



Начальник филиала –
Рымашевский Л. П.



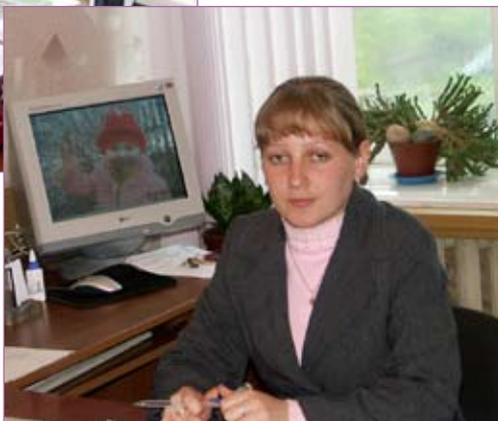
Административное
здание филиала
"Бешенковичское
ДРСУ № 110"





Инженер по организации труда –
Ворохобко В. А.

Оператор ЭВМ –
Лейченко И. В.



две архитектурные скульптуры – львы. А разгадка простая: начальник предприятия Леонид Павлович Рымашевский по гороскопу Лев! Человек добрый, справедливый, амбициозный, трудолюбивый и инициативный. Впрочем,

Кстати, начальник филиала Бешенковичского ДРСУ № 110 Леонид Павлович Рымашевский в Швеции побывал, и, понятное дело, внимание больше обращал на дороги! Сравнение, конечно, надо честно признать, не совсем в родную сторону, но и умалять достоинства национальной отрасли не следует. Шведам бы и многострадальную историю белорусского народа, и те трудности, которые преследуют экономику, в частности, дорожной отрасли нашего государства. Несмотря ни на что, она постоянно реформируется, а трудолюбию и энтузиазму нашего рабочего люда можно только подивиться.

только такие люди и могут задержаться в дорожно-строительной отрасли на всю жизнь. Пришел работать Леонид Павлович почти 40 лет назад – в 1970 году, 10 лет находился в должности главного инженера ДРСУ, а вот уже почти 30 лет возглавляет его.

Ветеранов и заслуженных, уважаемых работников и специалистов в управлении немало. Вся трудовая деятельность в ДРСУ прошла у Владимира Захаровича Варкулевича: принят на работу в 1969 году, ушел на пенсию в 2003-м. Работал

Подивиться же, наведав производственную базу Бешенковичского ДРСУ № 110, можно сразу, взойдя на крыльцо административного здания: его украшают



Бухгалтеры –
Буйлова З. П.,
Чекан Н. П.
и главный
бухгалтер –
Ворохобко С. С.





Инженер по охране труда – Бобоедова Р. В.

Инженер по качеству – Артюх Т. Н.



тебскоблдорстрой» и родного ДРСУ № 110.

Силами организации в Бешенковичском районе в свое время были построены такие важные для этих мест дороги, как Бешенковичи–Улла, Бешенковичи–Асовец, Верховье–Старь, Бочейково–Сокоро-

трактористом, машинистом бульдозера, машинистом экскаватора. За трудовые успехи в 1986 году награжден медалью «За трудовую доблесть». Почти четверть века отработал в ДРСУ № 110 и Леонид Ильич Ткаченко: исполнительный, дисциплинированный, добросовестный работник, он занимал должности мастера по технике безопасности, главного инженера, начальника планово-производственного отдела. Электрогазосварщик Сергей Федорович Михалочкин принимал самое активное участие в строительстве асфальтобетонного завода и работал там с момента пуска. Дорожным мастером 16 лет работал Евгений Матвеевич Баранок. На пенсию из ДРСУ ушел, проработав здесь без малого 30 лет, водитель Иван Иванович Камович. И в настоящее время трудятся в управлении замечательные специалисты: машинист автогрейдера Игорь Владимирович Колесников, за трудовые успехи занесенный на районную Доску почета; водитель Александр Васильевич Шавель, и его фотографию также могли видеть все жители района; водитель погрузчика Анатолий Алексеевич Ильинец за трудовые успехи награждался Почетными грамотами КУП «Ви-

во, Рубеж–Коровово и многие другие. Постоянно грунтовые дороги приобретали твердое гравийное покрытие, деревянные мосты заменялись на долговечные железобетонные, обустроивались дороги, оборудовались посадочные площадки и автобусные остановки. Вдоль многих дорог высаживались снегозащитные насаждения, в том числе и фруктовые, декоративные деревья и кустарники.



Токарь – Кравчук В. А.

Механик – Казак В. Ф. и
водитель – Черкес Г. М.



Водитель – Гриб С. В.

Водитель погрузчика – Ильинец А. А.,
дорожный рабочий – Солодкий В. Н.,
прораб – Кухто В. В.,
машинист автогрейдера – Семенюго В. В.



райцентр, здесь за последние годы выросла новая улица Пушкина, благоустройством которой также занимались мастера ДРСУ № 110. И еще, что немаловажно, поддерживает и содержит предприятие и такие убыточные

Возможности и мощности этого управления, конечно, не такие, как у соседних, более крупных, но и ДРСУ № 110 активно участвует в возрождении села: современные, красивые агрогородки выросли в Камосках и Будилове. Помимо этого предприятие заключает договоры с хозяйствами района и благоустраивает подъезды к фермам, зерносушильным комплексам, жилым домам. Хорошеет

дороги, которые ведут даже к неперспективным маленьким деревенькам, где, может, и живут всего 2-3 человека. Казалось бы, чего проще – переселить стариков поближе к цивилизации, но менталитет людей старшего поколения уважают и руководители района, и дорожники. Возможно, такое не посчитали бы для себя выгодным даже состоятельные шведы.



МАЛ ЗОЛОТНИК, ДА ДОРОГ ШАРКОВЩИНСКОЕ ДРСУ-131

Начальник филиала –
Багинский В. В.

62

Шарковщинский филиал из подразделений КУП «Витебскоблдорстрой» – не самый мощный, но и его коллектив вот уже на протяжении полувека является незаменимым дорожно-строительным форпостом на западе Витебской области. А 50-летие ДРСУ отметило в 2007 году. Тогда и начали собирать по крупицам историю предприятия, которая



Сеть обслуживаемых дорог - 535,4 км
Объемы выполненных работ за 2007 г. - 6 616 187,5 тыс. руб
Списочная численность - 91 человек
Фонд оплаты труда - 961,6 млн. руб.
Рентабельность - 10,8 %
Прибыль от работ - 557,0 млн. руб.

Главный инженер – Гарбузов В. В.



фактически и состоит из многочисленных будней, казалось бы, ничем особенно не отличающихся. Но стоит хотя бы на чуть-чуть остановить бег времени, и тогда даже работающие сегодня, а тем более, ветераны производства, много могут вспомнить и смешного, и грустного, и любопытного, и интересного. Молодые автодорожники, которые сегодня работают на современной технике, которые приходят ежедневно на работу и их встречают уют, комфорт, современный дизайн уже на базе предприятия, – им особенно трудно представить,

как все начиналось...

Постановлением Совета Министров Белорусской ССР от 11 октября 1957 года № 630 и решением № 747 от 15 ноября 1957 года исполкома

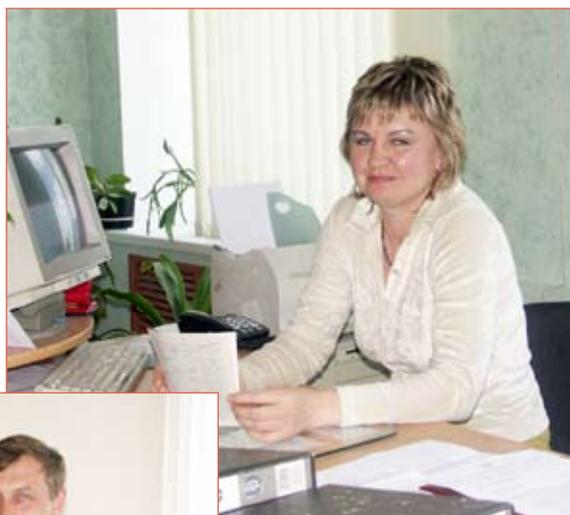
Бухгалтер – Вачицкая А. В.,
главный бухгалтер – Жандорова К. А.,
кладовщик – Дубченко А. В.



Молодечненского облсовета депутатов трудящихся для ремонта и содержания наиболее важных областных дорог в области были созданы 5 межрайонных дорожно-эксплуатационных участков с подчинением их областному отделу автотранспорта и шоссейных дорог. Так в Шарковщинском районе организовался ДЭУ-131.

В ведении его находились 207 километров дорог: Турманас (граница Литовской ССР) – Браслав–Иоды–Шарковщина (72 км), Друя–Миоры, Шарковщина–Глубокое (102 км), Плисса–Подсвилье (8 км), от автодороги Докшицы–Глубокое – подъезд к станции Крулевщина (7 км), автодорога Шарковщина–Болколы–Германовичи (18 км).

На балансе организации числились: автомашины ГАЗ-51 – 2, трактор ДТ-54, грейдер Д-241, лошади – 4 шт.,



Инженер отдела кадров – Кашей Е. Г.



Начальник ППС – Станько А. М.

велосипеды – 4 шт., пишущая машинка.

Первым начальником Шарковщинского ДЭУ-131 был С. З. Васильев. С 1967 по 1981 годы организацией руководил Бронислав Феликсович Быков, который вспоминал, что в то время работали под его руководством около 30 человек, а объемы выполняемых работ составляли около 130 тысяч рублей в год. Асфальта не было. Работы велись только гравием,



Инженер по труду и председатель профкома – Титович С. В.

Административное здание филиала "Шарковщинское ДРСУ № 131"





Инженер по качеству –
Осипенко Н. М.

Инженер по охране труда –
_____ З. С.



все операции выполнялись вручную, так как техники тоже практически не было. Вместо грейдера использовали так называемый «утюг».

По его воспоминаниям, в карьере машины гравием нагружали 4 женщины, а когда им на смену пришел первый погрузчик, то женщины плакали: они испугались, что останутся без работы! Хотя только в начале 70-х годов в организации начала укрепляться материально-техническая база и машинно-тракторный парк стал пополняться новой техникой.

Из документов, хранящихся в архивах КУП «Витебскоблдорстрой», можно узнать и о некоторых ветеранах ДРСУ №131, участниках Великой Отечественной войны, работавших с самого начала образования организации. Один из них – Арсений Иосифович Циунель. Он родился 9 марта

1920 года в деревне Слобода Шарковщинского района в простой крестьянской семье. Трудовой путь начал в 14 лет! Взяли мальчишку работать в Половское лесничество. В 1942 году был призван в ряды Вооруженных сил и участвовал в боях за освобождение Украины и Польши. Закончил войну в городе Щецин в качестве





заместителя коменданта этого польского городка. Нетрудно догадаться, что именно хватка, хозяйственность, расторопность да простая мужицкая жизненная мудрость и смекалка могли выдвинуть его на такую должность: когда наши войска уже били врага на земле европейских стран, к выбору на должности такого ранга советское командование подходило очень осторожно! Наш белорус не подвел – хозяйство вел исправно... После демобилизации Арсений Иосифович вернулся на родину и работал в потребительской кооперации экспедитором. Когда же в

1950 году в Шарковщине образовался дорожный участок, он пришел сюда и сначала работал десятником, затем техником, старшим техником. В 1964 году, хотя было ему уже за 40, Арсений Иосифович, чтобы не отставать от времени, от молодых и образованных людей (да и время того требовало), пошел учиться: он заочно окончил Гомельский дорожный техникум. Это позволило ему в то же время сделать и карьеру на родном предприятии. Арсения Иосифовича назначают через год инженером, а с 1968 года он – главный инженер ДЭУ-131. В 1982 году А. И. Циунель ушел на пенсию. Ушел заслуженным человеком, в звании Почетный дорожник БССР, имея немало почетных грамот и государственных наград. К сожалению, ровно через год его не стало – он скончался после тяжелой и продолжительной болезни. Но не только собственным трудом оставил Арсений Иосифович добрый след в истории предприятия: сюда пришел работать и его сын, Виктор Арсеньевич,

нель ушел на пенсию. Ушел заслуженным человеком, в звании Почетный дорожник БССР, имея немало почетных грамот и государственных наград. К сожалению, ровно через год его не стало – он скончался после тяжелой и продолжительной болезни. Но не только собственным трудом оставил Арсений Иосифович добрый след в истории предприятия: сюда пришел работать и его сын, Виктор Арсеньевич,



Машинист катка – Рылов В. В.



который продолжил дело отца, а с 1986 по 1994 годы, то есть, восемь лет, Виктор Арсеньевич Циунель руководил организацией. В это время был построен собственный асфальтобетонный завод, который и сейчас выпускает около 25 тысяч тонн асфальта в год. В конце 80-х годов началось массовое асфальтирование населенных пунктов.

В настоящее время ДРСУ № 131 возглавляет Виктор Викторович Багинский. Машинно-тракторный парк насчитывает 47 единиц техники. Это и МАЗы, и мощные катки, и грейдеры, и асфальтоукладчик. Работают средства малой механизации: виброплощадки, кусторезы,

воздуходувные устройства для ямочного ремонта, компактные абразивно-отрезные устройства. Внедряются в организации и новые, передовые технологии – устройство поверхностной обработки на битумных эмульсиях, ямочный ремонт с применением рециклера, ямочный ремонт способом пропитки с применением установки УВД-2000.

Сейчас в филиале «Шарковщинское



ДРСУ № 131» работает 94 человека. Это грамотные, квалифицированные специалисты. И некоторые из них работают здесь много лет, так как остаются верными званию дорожника. Только одна запись в трудовой книжке у тракториста Николая Ивановича Чернова – он отработал в организации 34 года, у дорожного мастера Станислава Евгеньевича Янушкевича (28 лет стажа), дорожного рабочего Юрия Васильевича Забродского (32 года); 37 лет отработал в дорожной отрасли прораб Владимир Борисович Дремач, 28 лет – машинист экскаватора Владимир Сергеевич Шамшур. Более 36 лет отработала в дорожной отрасли инженер-экономист Валентина Петровна Багинская, более 40 лет – рабочий Арсений Архипович Захаров, 27 лет – водитель Вольдемир Болеславович Рутковский, ветераны Николай Захарович Титович и другие. Все эти люди пользуются уважением в коллективе дорожников, и даже выйдя

на пенсию, остаются востребованными. Их всегда приглашают на праздники, на встречи ветеранов, оказывают материальную помощь. Впрочем, это характерно для всех коллективов ДРСУ области. Ведь благодаря труду прежде всего этих людей, старожилы, ветеранов, – начинали строиться послевоенные дороги, начинали развиваться организации и зарождаются добрые традиции, в том числе, и преемственности поколений.



ОТ КАЧЕСТВА ТРУДА - К КАЧЕСТВУ ЖИЗНИ

ПОСТАВСКОЕ ДРСУ-132

Начальник филиала –
Рагиня С. А.

68

Сеть обслуживаемых дорог
- 944,5 км

Объемы выполненных работ
за 2007 г. - 11 158 901,9 тыс. руб

Списочная численность
- 155 человек

Фонд оплаты труда
- 1 740,9 млн. руб.

Рентабельность - 16,6 %

Прибыль от работ
- 1 385,0 млн. руб.



Чтобы сегодня увидеть современное предприятие строительно-дорожной отрасли, отвечающее всем требованиям и в то же время имеющее свои традиции, где хозяйственность и экономность в ведении всех производственных дел не затмевают заботы о человеке, а уровень культуры производства вполне соответствует высоким европейским

образцам, значит, отправляться нужно в Поставы, где работает коллектив одного из самых мощных подразделений КУП «Витебскоблдорстрой» – ДРСУ № 132.

Райцентр Поставы за последние годы изменился неузнаваемо, и это с радостным изумлением признают все, кто бывал здесь давно. И даже участники традиционных праздников искусств, на которые богата Поставская земля, из года в год приезжая в этот западный край Витебщины, уже не считают Поставы провинцией. Так, жители Литвы, Латвии, Эстонии, Польши, Германии, Хорватии, которые участвуют в международном фестивале «Играют цимбалы и гармонь», поражаются порядку во всем: и земли обработанные, и благоу-

строенные населенные пункты, и дороги хорошие! Прогуляться по улицам райцентра – одно удовольст-



*Инженер по организации и нормированию труда –
Курилович О. С.*



*Заместитель начальника ДРСУ – Будич В. Ю.
и начальник ППС – Диско П. А.*



«ВИТЕБСКОБЛДОРСТРОЙ»

Главный инженер
– Янкович М. С.

Главный бухгалтер –
Барило А. Ф.



отдающий столько сил, энергии и времени родному предприятию, что ни один вопрос не считает второстепенным, незначительным, мелким. А уж благоустройство, культура производства – это для него такие же важные «показатели», как и объемы производства,



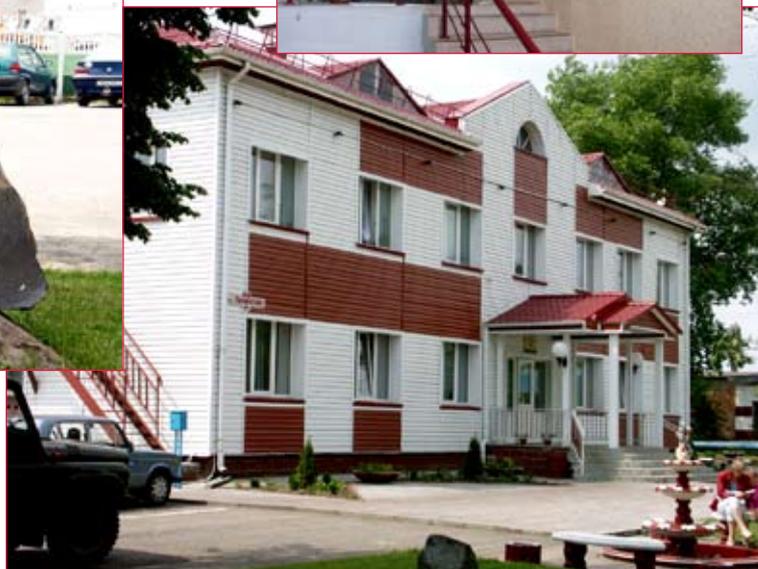
качество выполнения заказов, размеры доходов. Впрочем, все эти категории взаимосвязаны, и как раз на примере работы ДРСУ №132 в этом можно убедиться.

вие, потому что нет уголка земли, где бы не росли тут цветы, радовали глаз зеленые насаждения. И если идти от центра, по улице Ленинской, то строение № 204 «а», которое встретится на пути, окажется таким же естественным продолжением праздничности – от обилия цветов, от изыска, ухоженности прилегающей территории. Так гармонично вписалось административное здание Поставского ДРСУ № 132 с его производственной базой в общий архитектурный ансамбль города. Кстати, «главным архитектором» этого предприятия считают по праву его же руководителя. Начальник ДРСУ № 132 Станислав Альфредович Рагиня действительно человек настолько влюбленный в свою работу,

Главный инженер предприятия Мечислав Станиславович Янкович, кстати, уже 16 лет работающий в ДРСУ №132, не без гордости проводит гостей по отделам административного корпуса, производственным помещениям базы. В хорошем смысле слова ДРСУ сегодня – это автономное, натуральное хозяйство! Что ни случись, а дорожники выживут, справятся с любой производственной проблемой. Посудите, в организации мощный парк техники, который за пос-



Административное здание
филиала “Поставское
ДРСУ № 132”



леднее время пополнился новыми грейдерами, экскаватором-планировщиком на базе МАЗа, немецким асфальтоукладчиком «Титан», оснащенным компьютерной установкой. Поставское ДРСУ №

132 выполняет и самые большие объемы работ среди других филиалов КУП «Витебскоблдорстрой»: в 2007 году они составили более 11,2 миллиардов рублей, в планах 2008 года – освоить не менее 13 миллиардов рублей. После реконструкции мастерских здесь провели утепление – оконные блоки заменили стеклопакетами, ввели свой обогрев. Если раньше производственные помещения подключались к общей теплотрассе и жилищно-коммунальному хозяйству дорожники платили не менее 4 миллионов рублей за сезон, то теперь автономное отопление снизило расходы раз в 5, если не в 10, учитывая и то, что в качестве топлива используются дрова дешевые: от вырубков кустарников вдоль дорог. Так что, выгода двойная: и дороги приводятся в порядок, и местное сырье для нужд собственной котельной дешевое получается. Свое тепло – свои

теплицы, где женщины,



Прораб АБЗ «Ботвины» – Сви́лель Т. З.

Дробильно-сортировочная установка



Водитель – Костень О. В.

Программист – Богуцкий Д. Д.



работающие на предприятии, выращивают цветочную рассаду для благоустройства, да и на семена не жалеют выделять деньги. Вот и занимает коллектив Поставского ДРСУ № 132 уже который год подряд в своем районе первенство по благоустройству, не уступая в этом ни одному предприятию.

Чтобы получить полное представление о хозяйственных порядках в этом ДРСУ, необходимо обязательно побывать и на асфальтобетонном заводе «Ботвины», а там познакомиться с удивительным человеком, цены которому нет! Прораб Тадеуш Зенонович Сви́лель – хозяин хотя и очень занятой, но радушный. Он, кстати, делится с коллегами из других ДРСУ области своим опытом, подсказывает, если к



нему обращаются. Сам он человек просто талантливый: благодаря его новаторству, смекалке, безграничной заинтересованности в усовершенствовании процессов на вверенном ему участке, в Поставах, в кратчайший срок смонтировали и ввели в действие дробильно-сортировочный узел. Сам-то узел, полученный из России, так и остался бы мертвым грузом, если бы к нему Тадеуш Зенонович «ноги не приделал», то есть собственноручно весь комплекс собрал, сделал недостающие механизмы – заработал узел! Благодаря этому уже сейчас предприятие получает три вида собственного каменного сырья, так необходимого для поверхностной обработки дорог. Производительность новой дробилки – от 30 до 40 тонн камня в час. На АБЗ две установки, что позволяет выпускать более 60 тысяч тонн асфальтобетона в год. Здесь же, на территории АБЗ, и своя лаборатория, сварочный цех («Кое-каким ремонтником занимаемся, изготавливаем металлические изделия, конструкции для

агрогородка», – замечает Тадеуш Зенонович), а также битумохранилище. В этом году на АБЗ провели модернизацию и перевели на газ, что также значительно по-



Инженер ППС –
Гвоздовская О. В.



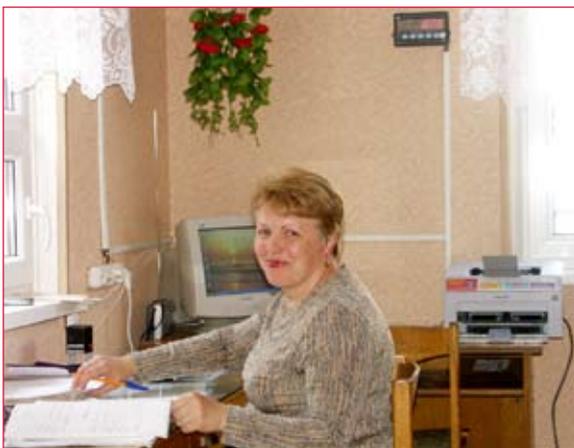
Диспетчер –
Власова Т. В.

высило производительность, мощность этого производства, поставило ДРСУ № 132 в ряд экологически чистых предприятий района.

...Будничным день начинается в организации в 7 утра. Короткая производст-

Участники семинара филиалов КУП «Витебскоблдорстрой»





Кладовщик – Мисуно А. В.

Инженер-лаборант –
Матюшенко И. Ю.



венная планерка и в 7.30 все машины выезжают на линии, чтобы уже в 8 часов приступить к работе: началом ее считается не прибытие на место, а именно начало выполнения задания. Строго следят за тем, чтобы водители не выполняли пустопорожних рейсов, а по возможности развозили сопутствующие, необходимые разным участкам грузы, материалы. Кстати, пока техника занята под погрузку на том же АБЗ, водители могут быстро,



вкусно и сытно перекусить: здесь работает своя столовая, которую содержит ДРСУ, 50 процентов стоимости обедов компенсируется из прибыли предприятия. Для выездов на «горячие» участки – там, где работают на приготовлении и укладке асфальтобетона, приобрели спе-

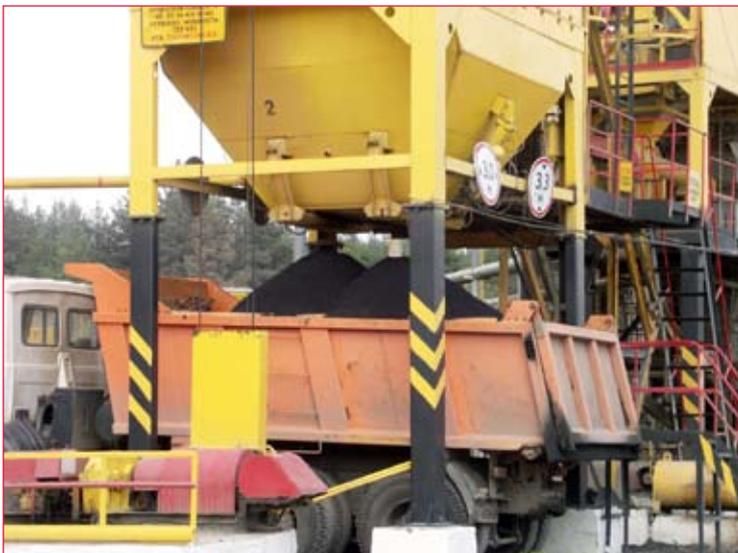
циальные большие термосы, в которых повара вывозят обеды. Есть и баня у дорожников. Да что там... Казалось бы, мелочь, а приятно, удобно и гигиенично: в помещениях производственной базы установлены

специальные баки с водой: холодной – для питья, и горячей – попить чая или кофе в минуты производственной паузы.

Тут не обойтись еще без одного гида по предприятию – председателя профкома ДРСУ № 132, он же – начальник планово-производственного сектора, Павла Альбертовича Диско.

– Наше предприятие не страдает текучестью кадров, хотя в Поставах есть где работать, да и в ближайшем зарубежье, в странах Балтии, пытались некоторые заработать деньги, – рассказывает профсоюзный лидер. – А у нас кадры растут на месте! В смысле, карьеру можно сделать, выучиться, даже за счет предприятия, и не нужно искать кадры на стороне. А они у нас – замечательные!

Павел Альбертович показывает на Доску почета предприятия, где можно увидеть фотографии лучших работ-



АБЗ «Ботвины».
Установка ДС-185

ников: водитель и машинист Игорь Михайлович Хаткевич, водитель Геннадий Сигизмундович Курто, дорожный рабочий Андрей Генрихович Кончанин, экскаваторщик Николай Иванович Заяц, газоэлектросварщик Дмитрий Вячеславович Немирский, машинист погрузчика Виктор Эдмундович Голубовский, бульдозерист Николай Евстафьевич Пусько, водитель битумовоза Сергей Владимирович Осененко, инженер ППС Ольга Викентьевна Гвоздовская.

Поставское ДРСУ № 132 было организовано в ноябре 1957 года, но, как и все подразделения сегодняшнего «Витебск-облдорстрой», прошло этапы реорганизаций. За 50 лет работы оно стало не только одним из мощных экономических предприятий и налогоплательщиков. ДРСУ № 132 выполнило большую программу по внедрению социальных стандартов в области, открыв такие автобусные маршруты в Поставском районе, как Полхуны–Трабутишки–Белишки, Мегуны–Чичели–Муляры, Старый Двор–Чашковщина, Лынтупы–Поповцы, Казнадеюшки–Велички, Вереньки–Ботвиновичи, Осингородок–Козловщина и другие. За последнее десятилетие приняты на баланс все внутрихозяйственные дороги, которые приведены в порядок и поддерживаются в хорошем состоянии, заасфальтированы все подъезды и главные улицы центральных усадеб сельскохозяйственных предприятий района.

Социальную защиту, поддержку ощущают и сами работники ДРСУ № 132, и это закреплено в коллективном договоре предприятия. На первый взгляд, этот документ стандартный для многих организаций дорожно-строительной отрасли, но в коллективе, где есть еще и экономические возможности (опять

же, созданные усилиями работников коллектива), не жалеют средств на стимулирование трудовых достижений. И так же, как невыполнение распоряжений мастера, прораба влечет снижение коэффициента трудового участия, так и за высокие показатели, добросовестное отношение к своим обязанностям работнику ДРСУ могут повысить КТУ, который в денежном выражении выливается в очень приличную сумму – до 200



тысяч рублей. А еще – частичная оплата путевок в здравницы Беларуси, путевки в оздоровительные загородные лагеря для детей сотрудников, билеты на концерты, спектакли, – чтобы провести с пользой и интересно свободное время после тяжелых трудовых будней.

В дни, когда коллектив отмечал полувековой юбилей своей деятельности, начальник ДРСУ № 132 Станислав Альфредович Рагиня обратился к своим работникам с такими словами, которые можно принимать и как напутствие, и как программу на дальнейшее: «Сегодня время ведет новый отсчет от юбилея нашего управления. Впереди новые задачи, а значит и поиски решения их. Прекрасно понимаю, что на пути их осуществления встретится много трудностей. Но нам не привыкать к этому. Главное – наше старание, усердие, творческий подход».



ОТ КОНСКОЙ УПРЯЖКИ - ДО КОМПЬЮТЕРОВ БРАСЛАВСКОЕ ДРСУ-142

74

Сеть обслуживаемых дорог - 830,7 км

Объемы выполненных работ
за 2007 г. - 6 021 705,1 тыс. руб.

Списочная численность - 106 человек

Фонд оплаты труда - 1 109,2 млн. руб.

Рентабельность - 18,9 %

Прибыль от работ - 826,0 млн. руб.

О мощи предприятия, о его достижениях, о сравнительных показателях в истории развития, конечно же, многое могут рассказать цифры и документы. Но чтобы понять, чего достиг коллектив Браславского ДРСУ № 142, обратимся к воспоминаниям, свидетельствам людей, стоявших у истоков зарождения этой отрасли в районе.

Один из них – Михаил Егорович Красько, живая история и легенда предприятия, человек, всю свою сознательную жизнь посвятивший работе в дорожной отрасли. Полоцкий парнишка после окончания Гомельского дорожно-строительного техникума в 1963 году приехал в Браслав с одним деревянным чемоданчиком в руках, куда вместились



Начальник филиала – Плиско А. Д.

все нехитрые пожитки молодого специалиста. Назначили его главным инженером, директором ДЭУ в то время был Анатолий Михайлович Швец, М. Красько связал свою судьбу с этим прекрасным краем, здесь встретил свою жену, вырастил детей, построил множество дорог. Работал начальником дорожно-ремонтного пункта, начальником предприятия, начальником планово-производственного сектора. За добросовестный труд в 2003 году Михаил Егорович награжден знаком «Почетный дорожник» I степени. В настоящее время он находится на

пенсии.Его воспоминания – настоящий документ истории ДРСУ № 142. Михаил Егорович вспоминал,



Главный инженер –
Радченко В. Т.



Главный бухгалтер
– Абрамович В. М.





Начальник ППС – Пуйша А. А.

Бухгалтер – Шпак Л. С.



что в то время, когда он только пришел работать, под административное помещение были выделены всего две комнаты в бывшей гостинице по улице Советской. О материально-технической базе и говорить не приходится. Правда, ДЭУ-142 было не единственной дорожной организацией в районе: сразу после войны дороги обслуживали и ДЭУ-830, а также Свирское

ДЭУ-834. Только после реорганизации и объединения их усилилась техническая мощь дорожников. Почти 40 лет прошли вместе жизненные дороги Михаила Егоровича Красько и Феликса Феликсовича Кякшто – также ветерана предприятия, который приехал в Браслав в 1964 году, работал механиком. Дороги тогда расчищали от снега с помощью сбитых из бревен треугольных конструкций, которые тянули кони. Причем один «экипаж» умудрялся отпахать в прямом смысле



Инженер по качеству – Коваленок З. М.



Административное здание филиала «Браславское ДРСУ № 142»





*Энергетик – Янулевич В. В.,
инженер ППС – Коваленок З. М.,
начальник сектора механизации – Богданович Ю. Б.*

Идут работы на АБЗ “Плебанцы”



этого слова до 100 километров. Женщины руками разгружали за день по 30-40 машин гравия...

С 1986 года работает в дорожной отрасли главный инженер ДРСУ № 142 Василий Терентьевич Радченко. Обладая глубокими профессиональными знаниями, высокими организаторскими способностями, умением работать с людьми, большим практическим опытом, Василий Терентьевич внес большой вклад в развитие родного предприятия. Своим добросовестным отношением к работе завоевал заслуженный авторитет и уважение коллег. Награжден отраслевым знаком «Почетный дорожник» II степени.

С октября 2001 года филиал Браславского ДРСУ № 142 возглавляет Анатолий Дмитриевич Плиско. Получив в Белорусском институте механизации сельского хозяйства профессию инженера-механика, трудовую деятельность начал на своей родине, на Браславщине. Был руководителем крупного совхоза «Друйский», председателем райисполкома. За



*Укладка асфальтобетона
в агрогородке “Иказнь”*

годы его руководства Браславским ДРСУ № 142 предприятие дважды занимало третье место по итогам конкурса на звание «Лучший филиал КУП «Витебскоблдорстрой», а по итогам работы за 2007 год заняло первое место. Награждалось Почетными грамотами,

а также такими ценными призами, как компьютер и автомобиль «Газель».

Много лет своего труда отдали ДРСУ и другие ветераны: Татьяна Станиславовна Анисько, Михаил Никитович Степанов, Иван Васильевич Пелемов, Анивир Иосифович Юркевич, Леонард Владимирович Юхневич, Эдуард Клеофасович Вырвич, Александр Владимирович Дорожко. Заслужили уважения и такие специалисты, как водитель автомобиля Леонид Александрович Юркевич, который за рулем уже четыре десятка лет, а в его водительском удостоверении отмечены все категории и работает он без единого нарушения. Это трактористы-машинис-

ты Леонтий Игнатьевич Корсак, Николай Михайлович Тепак и Федор Иосифович Каштальян. Это Николай Петрович Кисляков, который прошел путь главного инженера, начальника дорожного ремонтного пункта «Видзы», дорожного мастера, приобрел богатый опыт в дорожном строительстве. Это инженер I категории планово-производственного сектора Надежда Васильевна Лепешко, которая посвятила дорожному делу 33 года.

Сегодня не сравнить административное помещение ДРСУ с тем, о котором вспоминал Михаил Егорович Красько! Это современное здание, утопающее в зелени. Гордостью предприятия является АБЗ «Плебанцы», введенный в строй несколько лет назад. Здесь – полная автоматизация и компьютеризация

Уплотнение покрытия на автодороге в агрогородке «Иказнь»



Кипит работа в агрогородке «Иказнь»

Водитель С. Сауль

Водитель Ю. Красавцев



всех процессов, позволяющие с высокой точностью производить дозировку всех компонентов для приготовления асфальтобетонной смеси. И тут – идеальная чистота и порядок, проведена реконструкция сетей водоснабжения и канализации, построены очистные сооружения, выполнено комплексное благоустройство территории с устройством противопожарных водоемов. Так что главный «конек» озерного Браславского края в миниатюре отображен и на этом

*Техник-лаборант Гембицкая Т. А.
формирует асфальтобетон*

*Мастер производственного участка
– Ракель А. В.*

предприятия. ДРСУ имеет собственную лабораторию, оборудованную электронными весами, прессами различных модификаций, муфельной печью и другим современным оборудованием, что позволяет проводить здесь испытания практически всех типов асфальтобетона, не прибегая к помощи специалистов из областного центра. И так же, как прекрасны водные богатства Браславщины, дороги между озерами не менее украшают край.

В управлении всегда большое внимание уделялось укреплению производственной базы. Совершенствовалась и обновлялась техника. Активно велось строительство, в том числе и жилья собственными силами. Но, несомненно, особую гордость составляют объекты дорожного строительства. Так, одним из значимых последнего времени стала объездная дорога вокруг города Браслава – Муражи-Красносельцы: реконструк-



ция 11 километров завершена в 2005 году.

Коллектив ДРСУ-142 активно работал на строительстве двух агрогородков – Слободка и Ахремовцы. Благодаря усилиям браславских дорожников качественно улучшились условия жизни и быта около 3 тысяч сельчан, живущих теперь в этих агрогородках. Браславщина – зона озерная, курортная, потому дорожники были заняты и на благоустройстве не только дорог, но и мостов, различных уголков района, в том числе, пляжей. Украшали их, а иной раз и приносили собственные, идущие от души, от любви к своему прекрасному родному краю элементы.



*Сортировщик материалов –
Смирнов Б. Н.*

*Погрузка асфальтобетона.
Водитель В. Киюц*

Вровень с ветеранами отлично, профессионально работают и молодые специалисты. Это братья Андрей и Виталий Даргель – машинисты катка, Александр Василец – старший дорожный мастер.

Может, потому, что и в труде коллектив сплоченный, любят и отдыхать вместе. Было бы странным, если бы в этом озерном крае и среди дорожников не было рыболовов-любителей. Причем, рыбной ловлей занимаются и зимой. Излюбленными спортивными занятиями считаются у браสลвчан – опять же зимой – лыжи, а в остальное время года

– легкая атлетика. Кстати, потому и из имеющихся средств на развитие социальной сферы и поддержание здоровья и спортивного духа всем работникам выделяется материальная помощь на оздоровление. Ну, и не забывают, конечно, пенсионеров, участников Великой Отечественной войны: им ежегодно также выделяется денежная помощь ко дню пожилых людей, к Дню Победы, к профессиональному празднику, да и по личным обращениям никогда еще и никому не отказали.

То, что в коллективе Браславского ДРСУ-142 трудятся люди достойные, не устает повторять его руководитель Анатолий Дмитрие-

Слесарь –
Мартынов В. Н.
и водитель погрузчика – Паршонков В. А. за ремонтом двигателя.



Машинист экскаватора –
Богданович С. С.



Токарь –
Шинкевич В. О.



Работники
АБЗ “Плебанцы”



вич Плиско. Об этом говорят и хорошие показатели производственной деятельности. А их можно добиться только в том случае, когда в коллективе работают единомышленники, когда всем вместе и каждому в отдельности руководитель может доверять самые трудные участки работы и быть при этом уверенным, что все будет сделано на совесть!



В 30 КИЛОМЕТРАХ ОТ ЕВРОСОЮЗА ВЕРХНЕДВИНСКОЕ ДРСУ-143

Начальник филиала – Титок В. А.

80

Сеть обслуживаемых дорог - 714,4 км

Объемы выполненных работ
за 2007 г. - 5 816 139,0 тыс. руб.

Списочная численность - 102 человека

Фонд оплаты труда - 930,8 млн. руб.

Рентабельность - 9,3 %

Прибыль от работ - 441,0 млн. руб.

Владимир Александрович Титок, 33 года проработавший в должности начальника Верхнедвинского ДРСУ № 143, считает, что дорожники – это особая общность людей! И на это мнение имеет полное право. Фактически мальчишкой примкнул он к этой самой удивительности «общности», пройдя дорогу от рядового рабочего до начальника сегодняшнего филиала КУП «Витебскоблдорстрой». Он с гордостью



вспоминает людей, которые когда-то начинали строить дороги на полоцкой и верхнедвинской землях, а сейчас их имена занесены в историю развития автомобильных дорог Содружества Независимых государств. Это Иван Иосифович Григорович – уроженец поселка Дрисса Верхнедвинского района, который еще в 20-х годах прошлого столетия начал службу в инженерных войсках Красной Армии. Как один из опытных



Административное здание
филиала
«Верхнедвинское
ДРСУ № 143»



специалистов-дорожников, возглавлял «Главдортранс» при СНК БССР. Выходец из Верхнедвинского района, Почетный дорожник СССР, Заслуженный строитель республики, он более четверти века возглавлял, начиная с 60-х годов, дорожную отрасль Белоруссии. Алексей Федорович Кузьмин, начальник Витебского ОДС, Владимир Станиславович Петрович, директор ДСУ-4, Николай Пахомович Субботин, начальник ДЗУ-719, Борис Федорович Пелеекин, директор ДСУ-4 – этих людей Владимир Александрович Титок считает своими учителями. Да и ученик, надо заметить, не подвел!

Он хорошо знает и полоцкие, и верхнедвинские дороги, потому что начал их строить – еще тогда, когда только образовывалась дорожная система в этом регионе Витебщины, да и в целом по области. Потому и историю своего родного ДРСУ знает досконально, как и людей, стоящих у его истоков.

Верхнедвинский ДЗУ-143 начал свою деятельность 20 июня 1963 года в деревне



Главный инженер – Щербаков А. П.



Инспектор по кадрам
– Бачаренко Т. Е.



Инженер по организации
труда – Морозова Е. Т.

Борковичи Верхнедвинского района. Тогда исполнение обязанностей начальника принял Павел Степанович Федоренко. Насчитывалось в организации 52 человека, техники – 21 единица. В июне 1964 года на очень короткий срок полномочия руководителя при-





Инженер ППС – Юшкевич Э. Ю.

*Экономист –
Лисович Л. П.*



нял Алексей Викторович Антонов, которого в конце этого же года сменил на посту Алексей Никитич Гирс, отработавший в ДЭУ-143 пять лет. Еще одним руководителем организации на три года стал Василий Ильич Божок. В это время организация поменяла «место дислокации» – переехала в деревню Янино, и уже там в 1972 году ее возглавил Анатолий Яковлевич Лерман.

На руководящую долю Владимира Александровича Титка пришлось время начиная с 1974 года. Постепенно грунтовые дороги приобретали твердое гравийное покрытие, деревянные мосты, как и повсюду, заменяли свою устаревшую «одежду» на долговечные, железобетонные трубы, устанавливались первые автобусные остановки и посадочные площадки, развивалась

и совершенствовалась производственная база ДЭУ. Упраздненная в 1976 году дорожная структура ДЭУ-719 влилась в Верхнедвинское ДЭУ-143, сюда перешли и техника, и работники. В 1978 году Владимир Александрович уже строил новое

двухэтажное административное здание, мастерские, гаражи, котельную. Постепенно строили и жилье, магазин-столовую, а в 1986 году – асфальтобетонный завод с битумохранилищем. Но главное, как

считает В. Титок, удалось создать коллектив, причем, в основном из специалистов – дорожных строителей. Рядом многие годы со своим руководителем и до сих пор идут многие работники: инженер отдела кадров Ольга Федоровна Бужинская, главный бухгалтер Тамара Леонидовна Липская, мастер производственного участка Викентий Викентьевич



*Оператор ПЭВМ –
Бужинская О. Ф.*

Начальник сектора механизации – Дашкевич М. Н.



Защиринский, водители самосвалов братья Петр и Василий Григорьевы, многие другие. А в общем-то, всю семью Титков можно считать дорожной династией: в производственно-техническом отделе ДСУ-4 работала супруга Владимира Александровича, брат Василий Александрович Титок и сейчас возглавляет соседнее, Россонское ДРСУ № 109, а сын его, то есть племянник Владимира Александровича,

но-строительной организации такая, что на семью, на собственных детей никогда не хватало времени. Все эти тридцать с лишним лет прошли в тревогах, заботах производственных. Но зато и ценили в районе как коллектив в целом, так и его руководителя в частности. Вспоминает Владимир Александрович Титок такой случай, когда однажды партия сказала «надо»...



Главный бухгалтер –
Липская Т. Л.

Бухгалтер –
Позняк Т. Н.



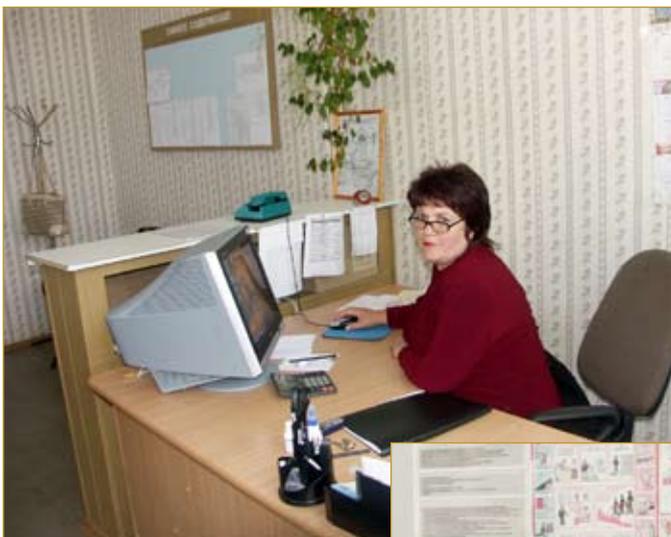
Бухгалтер –
Станенок Ж. А.

диплом дорожного строителя получает в этом году. Не в обиде Владимир Александрович на своих двух дочек за то, что они не пошли по стопам отца: наоборот, он благодарен им за то, что это они на него не в обиде! Судьба руководителя дорож-

– Мне предложили переехать в Гомель, а там – должность главного инженера такого же структурного подразделения. Что ж, как говорится, если партия сказала «надо», нужно отвечать «есть». Но тут первый секретарь Верхнедвинского райкома партии Александр Филиппович Коваленко сказал: «Нет, нам самим нужны такие кадры». И не отпустил! Так я и остался в Верхнедвинске, о чем никогда не пожалел. Другой судьбы для себя я и не представлял.

Когда Верхнедвинский район возглавил Владимир Павлович Андрейченко, он первым делом создал как раз специализированный дорожный отряд из кадров





Диспетчер –
Щербакова Е. А.

Инженер по ОТ –
Дубко А. А.

Владимира Александровича Титка, так как развитию дорожной сети, поддержанию дорог, выполнению различных оперативных заданий уделялось первостепенное значение. Оно и понятно: дорога – это жизнь.

Гордостью своей считает Владимир Александрович построенный новый асфальтобетонный завод, и такого, пожалуй, ни у кого в области и нет. Это мечта его жизни, он много лет представлял его именно таким: современный комплекс с подъездными путями прямо к погрузчи-

кам, тут же – весовые платформы, компьютерное управление. Красиво и функционально. И, как на территории основной базы, даже и здесь – высокая культура, благоустройство. Не позволяет руководителю, чтобы зарастали лопухами и травой производственные территории. Очень любит цветы, и их много повсюду.



Сегодня Владимир Александрович Титок позволяет себе и пофилософствовать, упоывая на возраст, опыт и увиденное за долгие годы работы в дорожно-строительной отрасли не только у себя

на родине, но и за рубежом. Вот и недавно побывал во Франции.

– Я понимаю, что в этой стране могут себе позволить большие деньги выделять на отличное содержание дорог. И они того стоят. И я верю, что придет время, когда и мы воздадим и отдадим нашим дорогам должное – то, что мы им задолжали. Ведь даже если взять наш, Верхнедвинский район, то он фактически в 30 километрах от Евросоюза находится – там уже начинается граница Латвии. Изменились времена, а с ними – и требования к дорогам, которые сегодня выдерживают небывалую грузонапряженность, по ним интенсивно бегают совсем другие автомобили, иномарки. И нам уже нельзя довольствоваться достижениями прошлых лет.



Для работников ДРСУ и их семей
создан свой тренажерный зал



85



“ВИТЕБСКОЕ ПДОРСТРОЙ”

МЫ СЛУЖИМ ДОРОГАМ ВИТЕБСКОЕ ДРСУП-144

86

В 2003 году коллектив филиала Витебское ДРСУ № 144 отметил 40-летие образования предприятия. За эти годы оно прошло вместе со всей дорожной системой череду реорганизаций, кото-



Начальник филиала – Журавский Ю. В.

рые в конечном итоге привели к той структуре, которую и имеет сегодня эта организация. Проще говоря, «делили» дороги, но заботы и обязанности специалистов



Планово-экономический сектор.
Справа налево: начальник сектора – Храменок С. Н., экономист – Синяков В. М., инженер – Емельянов А. В., инженер по организации труда – Крюкова Н. А.

Сеть обслуживаемых дорог - 902 км
Объемы выполненных работ за 2007 г. - 7 533 164,4 тыс. руб.
Списочная численность - 118 человек
Фонд оплаты труда - 1 203,8 млн. руб.
Рентабельность - 11,6 %
Прибыль от работ - 667,0 млн. руб.

остаются прежними всегда: ремонт, содержание и эксплуатация автомобильных дорог; обеспечение безопасности движения на вверенных дорогах; производство и выпуск асфальтобетона; добыча песка и гравия. И техническая оснащенность позволяет все эти работы выполнять оперативно и качественно. Практически ежегодно текущему ремонту подлежат не менее 25 километров. На предприятии освоена новая технология по грохочению и мойке гранитного щебня, построено хранилище для битумной эмульсии. Построена и аттестована лаборатория для проведения испытаний дорожно-строительных материалов.



Главный инженер –
Шумилов С. В.



Символично, что даже название улицы, на которой расположена производственная база предприятия, «профессиональное»: 4-я Задорожная! Это окраина Витебска, но по праву можно сказать, что административное здание ДРСУ № 144 является



Диспетчер – Боков С. В.

Начальник сектора механизации – Гордынский Г. Н.



ее украшением: современное строение, благоустроенная территория, все помещения в порядке, кругом чувствуется крепкая хозяйская рука. Это, пожалуй, и есть главная характеристика руководителя организации – Юрия Васильевича Журавского. Свою трудовую деятельность Юрий Васильевич начал в 1987 году, после окончания Белорусского политехнического института, мастером ДСУ-3 Миндорстроя БССР. С 1988 по 1997 год работал в ДСУ № 45 Миндорстроя БССР в должностях мастера, прораба, старшего прораба. 11 июня 1997 года назначен начальником филиала Витебское

ДРСУ № 144 КУП «Витебскоблдорстрой». Целенаправленная, планомерная работа позволили коллективу добиться важного качественного рывка: получен сертификат системы менеджмента качества на соответствие международным стандартам ИСО серии 9000.

И это говорит о том, что работают здесь тоже современные, высококвалифицированные специалисты, прежде всего, в управленческом аппарате: компьютеризация давно вошла в повседневность, только так решаются вопросы бухгал-

Кладовица – Гусакова Т. А.

*Административное здание филиала
“Витебское ДРСУ № 144”*



терского учета, работы планово-экономического сектора, управления кадрами, охраной труда, сектором механизации.

Главный инженер ДРСУ № 144 Сергей Викторович Шумилов – выпускник Белорусского политехнического университета, можно сказать, представляет уже молодое поколение династии дорожников: в дорожно-строительном тресте работал его дед, отец тоже дорожник. Так что поистине дорогам служат семьями! На вопрос, что можно отметить из особенностей, сложностей именно в работе коллектива Витебского ДРСУ № 144, молодой специалист ответил:

– Основная сложность в том, что на дорогах Витебского района, которые мы обслуживаем, идет интенсивный грузо-пассажирский поток, который требует особенно повышенного внимания. Например, в направлении Рубы расположены и крупный карьер, и предприятие ОАО «Доломит», и населенный пункт, приравненный к городскому административному району. С 1998 года на баланс управления было принято более 600 километров внутрихозяйственных дорог, которые находились в ужасном состоянии. У некоторых даже вышел срок эксплуатации. Это не говоря о мостах: на некоторых даже перила отсутствовали. Сделать же это строение идеальным – от укрепления конструкций до покрытия, чтобы оно выдерживало транспортные нагрузки, на это и финансы нужны соответствующие, и мастерство. В последнее время большое внимание стали уделять обустройству автобусных остановок, установке новых автопавильонов,

где пассажир мог бы и отдохнуть, сидя на скамейке, и с расписанием ознакомиться. И конечно, чтобы культурно вел себя, устанавливаются здесь урны.

Все дороги, подведомственные Витебскому ДРСУ № 144, закреплены за 5 дистанциями, которые возглавляют линейные мастера. Обслуживают не только дороги,



*Инженер по подготовке кадров
– Соловьева А. Н.*



*Бухгалтер – Савина Г. Г., главный бухгалтер – Маёрова С. В.,
бухгалтер – Берговина В. С., техник по учету – Маёров В. В.*

но и все прилегающие к ним хозяйства, которые перешли на баланс управления. Закреплены за организацией три агрогородка: Тулово, Вороны, Шапурово. Дорожники проводят здесь благоустройство улиц, дворов, молочно-товарных ферм, подъезды к зерноплощадкам, зернотокам.

В командировки рабочим ездить не приходится – работы в своем районе хватает, но некоторые участки обслуживаемых дорог находятся в достаточно большом удалении от Витебска, например, Сураж или Тарасенки, так что людям обеспечивается подвоз.

В 2007 году ДРСУ № 144 получило новый асфальтобетонный завод. А по выпуску асфальтобетона оно находится в четверке сильнейших – после Постав, Лепеля и Лиозно.

Чтобы попасть на работу в Витебское ДРСУ № 144, сегодня одного желания мало: берут сюда только тех, кто серьезно относится к профессии дорожника. А в коллективе ДРСУ № 144 работает много таких людей, ветеранов: главный бухгалтер Светлана Владимировна Маерова, инженер по организации труда Наталья Афанасьевна Крюкова, механик участка Константин Семенович Грибулев, начальник сектора механизации и ОТ Геннадий Николаевич Гордынский, машинист смесителя асфальтобетона Михаил Иванович Буцель, водители Виктор Валентинович Гребнев и Леонид Петрович Клячков и многие другие. В 2008 году коллектив проводил на пенсию Раису Михайловну Савицкую, дорожного мастера, которая проработала здесь 18 лет!

В историю ДРСУ вписали свои трудовые биографии и эти люди, уже ушедшие на заслуженный отдых: Тоценко Сергей Матвеевич, участник ВОВ, Ветеран КУП ОДС, начал свою трудовую деятельность в ДЭУ-144 с 1976 по 1981 в качестве начальника ДРП, с 1988 по 1993 - мастера СМР, с 1994 по 2005 – оператор АЗС.

Жданович Владимир Иосифович ветеран КУП ОДС, всю жизнь отработал в дорожной отрасли, с 1977 по 2005 отработал одним из лучших дорожным мастером ДРСУ № 144

Белякова Мария Васильевна, заведующая хозяйством, ветеран КУП ОДС, отработала в дорожной отрасли с 1984 по 2003 годы, то есть без малого 20 лет.



Водитель –
Добровлянин Г. А. и
электрогазосварщик
– Серебряков Р. И.



Устройство асфальтобетонного покрытия
в поселке Тулово



Водитель –
Обухов Л. Н., токарь –
Радченко Н. С.,
механик – Грибулёв К. С.,
машинист автокрана –
Романенко В. П.



В 2008 году этому предприятию исполняется 45 лет. И за это время всего два руководителя сменили здесь друг друга. В биографии обоих – символическое преломление истории страны, истории отрасли, которой оба служат беззаветно. Хотя Павел Павлович Бохан давно на пенсии – в этом году он отметил свое 80-летие, а Константин Степанович Вязьменов, которому сегодня 54 года, вот уже 25-й год продолжает руководить коллективом и решать трудные задачи по развитию



Сеть обслуживаемых дорог - 707,1 км
Объемы выполненных работ
на 1.07.2008 г. - 2 775 300 тыс. руб.
Списочная численность - 105 человек
Фонд оплаты труда - 479,6 млн. руб.
Рентабельность - 7,3 %
Прибыль от работ - 164,0 млн. руб.

предприятия. Павел Павлович руководил дорожно-строительным управлением 20 лет, с первого дня основания организации. И здесь же, на хранение, он оставил свои документы, так как ДРСУ остается для него семьей. Учетная карточка члена КПСС № 07105088 П. Бохана – уникальное и правдивое свидетельство, в нем даты из жизни и деятельности конкретного человека, как вехи...

Главный инженер –
Бервяченко Ю. М.



Главный бухгалтер –
Подберезская Р. И.



Павел Павлович Бохан родился в 1928 году в деревне Мартиново Верхнедвинского района, в простой крестьянской семье, до войны служил на почте, выполнял и сельскохозяйственные

работы. В 1942 году ушел сражаться с фашистами в партизанский отряд. Воевал сначала на Россонщине в партизанском отряде «Бесстрашный», который

в 1943 году дислоцировался в Налибокской пуще и входил в состав 1-й Барановичской партизанской бригады. Он участвовал во многих боях, проявил себя мужественным бойцом. Его военные подвиги отмечены орденом Славы III степени и медалью «Партизан Великой Отечественной войны». После ос-



Первый руководитель ДРСУ Бохан П. П.

вобождения Беларуси в 1944 году Павел Бохан начал работать инспектором по налогам в Гродненской области. Сталинское время коснулось и судьбы этого человека: в 1947 году Бохана исключили из партии, и он отправился по этапу Москва–Киев–Харьков, на «стройки народного хозяйства». Но ничто не сломало в нем главного стержня: оставаться человеком и коммунистом, и это были две правды и две веры Павла Бохана. В 1952 году он вернулся в Беларусь, работал начальником отделения «Союзпечати» в Глубоком, а в 1957-м судьба привела его в дорожное строительство. Он начал инспектором по дорогам и мостам, а в 1963-м его назначили начальником Глубокского дорожно-эксплуатационного участка № 145. В 48 лет Павел Павлович закончил Гомель-

ский дорожно-строительный техникум, чтобы не отстать от молодых специалистов. До самой пенсии он посвятил себя работе в этом коллективе. Начинать с нуля, когда в ДЭУ было всего пять человек! Это трое рабочих, бухгалтер Анна Филимоновна Танана да Павел Павлович Бохан. Техники никакой. Делали и устанавливали знаки, обозначали дорожное полотно. Потом в Вилейке удалось достать прицепной грейдер, да еще местные власти в Глубоком помогли с трактором. Первые 39 километров послевоенных дорог обслуживал маленький коллектив во главе с волевым



руководителем. В партии, кстати, Павла Павловича, восстановили... Постепенно жизнь входила в нужную колею, расширялись возможности дорожных строителей, вскоре коллектив вырос до 44 человек. В памяти осталось строительство дорог Подсвилье–Голубичи–Защесье, Прозороки–Черневичи. За годы, что руководил глубокскими дорожниками Па-

вел Павлович Бохан, выросло поколение настоящих мастеров, преданных своему делу и организации, здесь люди находили друг друга и создавали семьи: это Георгий Васильевич и Леонила Федоровна Наумовец, Анна Филимоновна Танана работала с мужем Ильей Романовичем, это супруги Василий Васильевич и Любовь Марковна Самойленко, а также Георгий Юльянович Римденко, Александр

в Могилевской области. После службы вернулся в родное Глубокое, где и продолжил работу в качестве мастера в ДЭУ-145, у Павла Павловича Бохана. Кстати, дорожным мастером на этом же предприятии рядом с Константином Степановичем работал и родной брат. Заочно окончил Гомельский дорожно-строительный техникум, затем Минский технологический институт.



*Начальник сектора механизации –
Кузьмин К. К.*

Дорожники – люди талантливые во всем. Если за что-то берутся, то досконально разбираются, ничего не бросают на полдороге – профессия учит многому! Поэтому среди них немало мастеровых, увлеченных людей. Вот и Константин Степанович, как настоящий мужчина, своими руками и дом построил, и в нем все обустроил – участок, сад, огород, пчелы. Двоих детей замечательных вырастили с женой. В общем, как и на работе, так и в жизни, в семье будни наполнены трудами, радостями, делами и проблемами. Сегодня коллектив филиала «Глубокское ДРСУ № 145» КУП «Витебскоблдорстрой» обслуживает более 700

Михайлович Гирсенко, Василий Кузьмич Шипенко, Иосиф Степанович Коляго, Мария Игнатьевна Вавренюк, Иван Эдуардович Симанкович, Авенир Иванович Якимович, Марьян Поликарпович Бабич, Виктор Петрович Конюшевский.

В 1983 году Павел Павлович Бохан передал бразды правления своему коллеге и ученику Константину Степановичу Вязьменову.

А Константин Степанович, можно сказать, с малых лет был готов к этой работе, все дороги района знал, как свои пять пальцев, ведь родился и прожил в Глубоком всю свою жизнь. Он и в армии служил в дорожных войсках, в мостовой роте дорожно-комендантского батальона КБВО на станции Вереицы



*Инженер по качеству – Пейпалович И. С.
и начальник ППС Русецкий Ю. Ф.*

километров дорог, и, как шутит Константин Степанович, на этом фронте горячо круглый год! Более ста работающих в штате. Можно сказать, что это все – люди не случайные. По-прежнему

в строю ветераны – машинист автогрейдера Иван Иванович Круш, за плечами которого 30 лет работы в дорожной отрасли. И как начальник ДРСУ № 145 К. Вязьменов, И. Круш носит высокое звание Почетный дорожник Беларуси. Среди ветеранов также инспектор по кадрам Екатерина Гервазовна Ласовская (25 лет работает в дорожной отрасли), 24 года работает водитель автомобиля Иван Анатольевич Левшицкий, более 20 лет стажа у начальника сектора механизации и охраны труда Константина Константиновича Кузьмича, бухгалтера Ирины Семеновны Щербицкой. Есть чему поучиться и у машиниста смесителя асфальтобетона Станислава Адольфовича Митько – портрет его занесен на районную Доску почета. Примером для всех является и водитель автомобиля Михаил Александрович Телица.

К юбилею ДРСУ № 145 работники предприятия разучили «Гимн дорожников» – на слова Саула Иофоре и музыку Вадима Калацея. Есть в нем такие строки:



Токарь – Селезень И. С.

*Содержим и строим дороги
И любим нелегкий свой труд.
Шагаем со временем в ногу,
Дороги вперед нас зовут.
Дороги, дороги...
Они для тебя, Беларусь.
Дороги, дороги...
И каждой из них я горжусь.
Дороги, дороги...
Как воздух, народу нужны.
В них труд наш и радость,
Надежда и сила,
Могущество нашей страны.*



ЗДЕСЬ БУДУТ ДОРОГИ. И САДЫ! СЕННЕНСКОЕ ДРСУ № 146

94

Сеть обслуживаемых дорог
- 767,6 км

Объемы выполненных работ
за 2007 г. - 5 474 099,8 тыс. руб

Списочная численность
- 107 человек

Фонд оплаты труда
- 1 072,6 млн. руб.

Рентабельность - 12,4 %

Прибыль от работ
- 548,0 млн. руб.

Вот ведь как получается, что «Витебск-облдорстрой» давно стал школой, а если хотите, и настоящей академией, где куют собственные кадры для отрасли. Человек, пришедший в нее и прошедший все ступени – от простого рабочего до руководителя среднего звена, наконец, имеет возможность проявить свой профессионализм на самом ответственном посту – возглавив коллектив единомышленников. И таких примеров немало, не говоря о том, что работают во многих ДРСУ целыми семьями, династиями, да и коллективы

возглавляют, например, родные братья.

Александр Иванович Макаренко пришел в строительно-дорожную отрасль благодаря своей жене, которая, что называется, перетянула мужа, строителя-экономиста по образованию, на свою сторону. Об этом Александр Иванович нисколько не жалеет, потому что семья стала его надежным тылом и в немалой степени содействовала профессиональному росту. Он 15 лет отработал в Орше, занимал должность главного инженера ДРСУ № 181, но с мая 2007 года переехал в Сенно и возглавил филиал КУП «Витебскоблдорстрой» – местное ДРСУ № 146. Вообще, это про таких, настоящих мужиков, говорят: собственными руками построил дом, посадил сад и вырастил... правда, не сына, а двоих



Начальник
филиала –
Макаренко А. И.



Административное
здание
филиала
«Сенненское
ДРСУ № 146»



замечательных дочек! А они обе в отца – деятельные, умные, целеустремленные, каждая с таким же независимым характером, каждая сама, своим путем идет в профессии и в жизни. А вот что касается дома и сада, то они остались в Орше. Две страсти всегда отличали Макаренкова (конечно, кроме работы) – рыбалка и садоводство. Так вот, и на территории организации Александр Иванович посадил сад – деревьев 70, и дома – порядка 80: всегда цвели

и плодоносили в саду Макаренкова яблоки, абрикосы, персики, алыча, сливы, вишня, черешня. Он мог принести под Новый год коробку свежих яблок из своих запасов и раздать друзьям, коллегам. Эту страсть Иван Александрович перенес, к счастью, и на Сенненскую

землю: не успел весной обосноваться в кресле руководителя, а осенью уже высадил под окнами кабинета, вокруг административного здания фруктовые деревья. Знает Макаренков секрет, как получать плоды уже через год-два, так что его яблоки скоро попробуют новые коллеги и гости предприятия.

А. Макаренков – четвертый руководитель в Сенненском



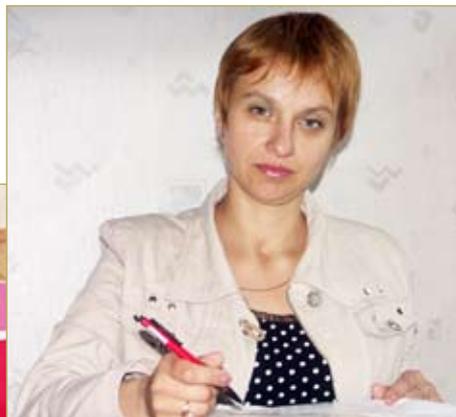
*Главный инженер –
Володько Ю. К.*



*Оператор ПЭВМ –
Сергалис Е. В. и
инженер по труду
– Беляева Н. А.*

ДРСУ с момента его организации: первым начальником преобразованного в 1977 году из ДЭУ в ДРСУ № 146 стал Владимир Владимирович Городецкий, которого через год сменил на посту Василий Дмитриевич Надежный. Определенный вклад в развитие дорожной сети района

внес коллектив дорожных строителей и под руководством Николая Николаевича Игнатюка. К приходу А. И. Макаренкова ДРСУ № 146 имело на своем балансе более



Инспектор по кадрам – Богданова И. А.



Инженер по качеству – Возьмитель Ж. С.





*Бухгалтеры – Луцейкович С. П.
и Штанцова Т. Я.*

*Начальник ППС –
Стахнюк О. И.*

746 километров местных автодорог, 31 мост протяженностью 606 погонных метров, трубопереездов – протяженностью 6800 погонных метров.

А первое, что бросается сразу новому человеку в неизвестной обстановке, бывает самым верным впечатлением. Что же отметил для себя новый руководитель?



– Люди понравились, – не задумываясь, ответил Александр Иванович. – Очень трудолюбивые, скромные, готовые выполнять любые задания. Оно и понятно, ДРСУ – одно из крупнейших предприятий района, а потому здесь держатся за работу, радуется, что и молодежь приезжает к нам. Вот, принял первых новоиспеченных специалистов, будем обеспечивать их и достойной работой, и быт помогать устраивать.

– А какие особенности, на ваш взгляд, отличают именно сненскую дорожную сеть?

– Все же маловато здесь асфальтобетона... Из 746 километров всего лишь 175 заасфальтированы! Грунтовые дороги, конечно, нужно переводить в грунтовопрофилированные. Некоторые деревни с их дорогами и подъездами вообще

Главный бухгалтер – Шульгина Т. А., бухгалтеры – Наталевич Л. А. и Станкевич Т. Г.



Энергетик – Крылов А. К.,
электромонтер –
Маркевич Н. Н.

не стояли на балансе ДРСУ, и только в 2007 году мы приняли таких внутрихозяйственных дорог 200 километров. Проблема еще в том, что в Сенненском районе, как, наверно, ни в каких других, особенно ощущается опустение деревень. Из 360 населенных пунктов, наверно, треть – это неперспективные, в общем-то, мертвые деревни. Есть, например, такое селенье, называется оно Партизаны: длинной деревенька с километр, вокруг – леса, речка протекает, одним словом красота неопишная. А встретил в этой



деревне... всего одну бабулю! В этом году мы уже снесли порядка 8-9 ветхих домов в деревнях, а нужно – 30.

– Какие же планы строите вы?

– Думается, что райисполком в последнее время правильной стратегии начал придерживаться: укрупнять хозяйства, соединяя мелкие воедино, а также собирать молодежь вокруг агрогородков. Их мы и обустроиваем. Это позволит больше



Инженер по ОТ
Новакович А. И.

АБЗ "Овсице"



средств сосредоточить и нам, дорожникам, на тех объектах, которые принесут максимум пользы всему району. Например, через весь район, с востока на запад,



Дробильщик – Горнаб А. А.

Молодой специалист,
мастер – Кезиков И. Ф.



пролегла дорога Сенно–Богушевск, но ведь из 47 километров на ее протяженности только 17 – в асфальте. В планах у нас – еще километров 17 заасфальтировать, и тогда дорога с хорошим, современным покрытием соединит 5 агро-

городков! Район сельскохозяйственный, а потому даже маленькие деревни нужно поддерживать и благоустраивать в том случае, если там сохранилось хоть какое-то производство.

– Есть ли какие-то радующие перемены?

– Радует то, что люди приветствуют увеличение заказов – и за счет благоустройства агрогородков, да и все местные заказы – они наши, и на «Дожинки» в Орше поработали: нам предоставилась

возможность выполнить определенные объемы по благоустройству городских улиц, более 20 внутридворовых территорий. У нас по сравнению с 2007 годом наблюдается рост объемов, рост

производительности труда. Помимо этого хочется еще и ремонт здания административного сделать, улучшить условия работающим людям. Здесь когда-то даже своя столовая была... В общем, нужно поднимать культуру производства.

Как человек, уважающий опыт предшественников и историю коллектива, не мог не познакомиться новый руководитель с летописью предприятия, которое, как и многие другие однотипные в дорожно-строительной отрасли, переживали разные времена. Одно осталось неизменным – честь дорожного строителя. И хотя Александр Иванович Макаренков только начинает свой путь в Сенненском ДРСУ

№ 146, но он, Почетный дорожник II степени, влился в коллектив, без сомнения, со своим именем, своими заслугами.

Среди ветеранов и заслуженных работников прошлых лет – дорожные мастера Дмитрий Титович Сундуков и Александр Николаевич Шабалин.

*Заместитель начальника – Кекиш И. Н.,
старший мастер АБЗ – Порепко В. И.,
главный инженер – Володько Ю. К., водитель – Шарец В. Г.*



В настоящее время в ДРСУ № 146 трудятся ветераны производства: водители Л. П. Горбачев и Г. П. Фандо, машинист смесителя установки А. М. Ермашкевич, экономист Л. А. Наталевич, инженер по качеству Ж. С. Возмитель, асфальтобетонщик Н. И. Авференок, дорожный рабочий А. В. Сергоян, главный бухгалтер Т. А. Шульгина.



ДОРОЖНИКИ СПЕШАТ НА ПОМОЩЬ ТОЛОЧИНСКОЕ ДРСУ-147

Начальник филиала –
Бельский В. В.

100

Сеть обслуживаемых дорог
– 547,8 км

Объемы выполненных работ
за 2007 г. – 4 998 032,1 тыс. руб

Списочная численность
– 94 человека

Фонд оплаты труда
– 949,1 млн. руб.

Рентабельность – 16,4 %

Прибыль от работ – 607,0 млн. руб.

В районной толочинской газете опубликовали письмо, автор которой – директор районного центра коррекционно-развивающего обучения и реабилитации детей с ограниченными возможностями Т. Крав-



цова – поведала читателям о том, как помогли местные дорожные строители. «Дорога к нашему центру, – читаем ее рассказ, – доводила нас до слез: буквально разбитое полотно превращалось в непролазное болото. Родители с детьми, многие из которых ограничены в движении, пробирались к крыльцу здания по грязи. О каком настроении и психологическом настрое, столь важном в нашем деле, можно было говорить... За помощью и советом мы обратились к председателю райисполкома,



Главный инженер –
Глинский Г. А.

Административное здание
филиала
«Толочинское
ДРСУ № 147»





Инженер по качеству – Левша Т. С.

Дорожные мастера –
Рык И. М и Максименко С. Н.



и буквально через несколько дней начальник ДРСУ №147 Владимир Владимирович Бельский прислал необходимую технику и бригаду рабочих, которые приступили к делу. Такого подарка мы не ожидали: дорогу к центру не просто подновили – ее заасфальтировали. Совсем с другим настроением мы встречаем теперь своих подопечных!»

20 лет возглавляет В. Бельский организацию, он – Почетный дорожник Республики Беларусь, восьмой по счету руководитель. Юбилейным стал для

дорожных строителей 2003-й год: коллектив отмечал 40-летие создания предприятия, а город Толочин – 570-летие основания. Толочинский райисполком тогда объявил благодарность коллективу ДРСУ № 147, признанному победителем в городском смотре-конкурсе, посвященном юбилею райцентра, на лучшее административное здание и производственную базу. Этим летом предприятие отметило уже совсем зрелый возраст – 45 лет.

Так же, как театр начинается с вешалки, так и любое производство начинается с административного здания, с порядка в нем. В ДРСУ № 147 порядок образцовый во всем здании, евроремонт преобразил помещение, улучшились условия работы инженерно-технического персонала. А из окна современного здания еще можно увидеть старый маленький домик, бывшее первое помещение ДЭУ. Его так и не снесли – как напоминание о том, как все начиналось...

В 1963 году, когда отдел дорог при райисполкоме еще только преобразо-



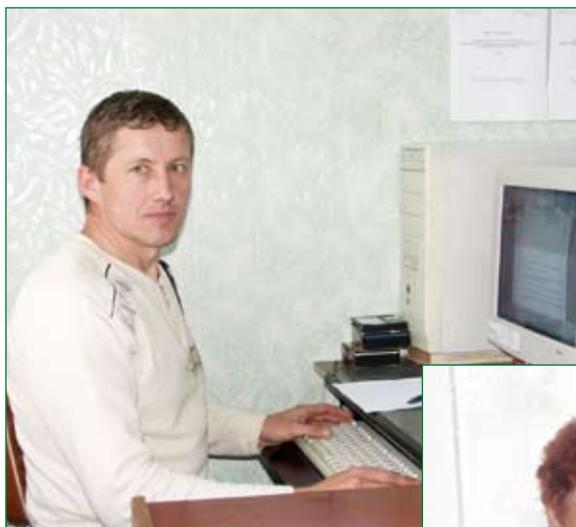
вали в ДЭУ № 147, численность его работников составляла всего 14 человек, из которых персонала 4, а рабочих – 10 человек. В арсенале ДЭУ были: 1 трактор ДТ-54, 1 трактор С-80 да лебедка к нему, грейдер Д-20, да снегоочиститель Д-180. И основные виды работ с такой техникой заключались в грейдировании, снегоочистке дорог и засыпке ям и ухабов. Хотя уже к концу года появились у дорожников и грузовые автомобили, и прицепной грейдер, и даже мотоцикл с мотороллером! Сеть дорог состояла из местных дорог протяженностью 38 километров и дорог областного значения, основными из которых были автодорога Толочин–Сенно (30 км), Коханово–Обольцы (25 км), Коханово–Орша (30 км). С каждым годом расширялся штат, пополнялся дорожной техникой, стали производиться новые виды работ. Так что уже через три года работало в ДЭУ 43 человека, на балансе находилось 206 километров дорог. Кстати, о финансировании объемов работ можно судить по такому

*Инженер по ОТ –
Сырица Е. В.*



факту: выделялись средства частично из дорожного фонда облисполкома, а также райисполкома, последние же составляли 1 процент от общего валового дохода колхозов. В общем, какие финансы – такие и дороги!

Сегодня на содержании филиала «Толочинское ДРСУ № 147» – более 550 километров автомобильных дорог, из которых 16 – с цементобетонным покрытием, более 144 – с асфальтобетонным, 342 – с гравийным и почти 42 – грунтовоулучшенные. В коллективе работают 90 человек. За 2007 год введено более 10 километров автомобильных дорог. Наиболее значимыми объектами были капитальный ремонт подъез-



*Начальник ПТС –
Молчанов С. И.*



*Заместитель
главного бухгалтера –
Кудрявцева Т. В.*



дов в деревнях Застенки и Райцы. На этих дорогах проводился весь комплекс дорожных работ, начиная с подготовительных, земляных и заканчивая устройством верхних слоев асфальтобетонного покрытия и обустройством автомобильных дорог.

Десятилетиями служат людям железобетонные мосты, после реконструкции они получают новую жизнь, как, например, на автодороге Орша–Коханово–Обольцы через Левково до автодороги Р-25.

Большая работа проделана по реализации Государственной программы возрождения и развития села. Благоустроено два агрогородка – Горщевщина и Райцы.

Несмотря на напряженный график и трудности в решении многих вопросов, особенно в зимний период, наиболее сложный для дорожников, в филиале достигнуто выполнение целевого показателя по энергосбережению. А для этого пришлось обращать внимание даже

на самые, казалось бы, мелочи. Так, для отопления административно-бытового помещения был установлен локальный котел типа «Мир», работающий на местных видах сырья – щепе, опилках, дровах. Полностью отказались от ламп накаливания и установили маломощные светильники, а в котельной – электродвигатели минимальной мощности. Не все возможности еще использованы, их изыскивают и в режиме работы асфальтного завода.

С филиалом Толочинского ДРСУ № 147 связали свою жизнь многие замечательные люди, которые составляют золотой фонд организации. С 1968 года начинал здесь свой трудовой путь в качестве дорожного мастера Дмитрий Митрофанович Волчек, и он продлился





31 год, а всего Дмитрий Митрофанович проработал в дорожной отрасли 40 лет! В любое время года, в дождь, слякоть, снежную пургу вместе со своей бригадой он всегда создавал на дороге условия для бесперебойного движения автотранспорта. В 28 лет, совсем молодым человеком пришел в коллектив ДРСУ №147 тракторист Анатолий Иванович Зайцев, который 33 года добросовестно отработал в коллективе, любил технику и свою

работу, на пенсию ушел в 1999 году. Среди заслуженных людей и Неля Михайловна Ананевич: в 1973 году она была принята на должность старшего бухгалтера и бессменно, в течение 34 лет, потом занимала один их самых важных постов в любой организации – главного бухгалтера. Работа требовала собранности, точности и пунктуальности. Все это было присуще и Неле Михайловне.

Добрый и отзывчивый человек, она всегда стремилась улучшить финансовое положение предприятия. Более 10 лет работает водителем Александр Григорьевич Максак – дисциплинированный, ответственный человек. Водитель 1 класса, он передает свой опыт молодым водителям. Галина Павловна Горбачева попала в ДРСУ № 147 на производственную практику в далеком 1967 году, и это решило



ее судьбу. Она была принята в должности техника, а потом стала дорожным мастером, выросла до инженера-технолога, инженера по труду и заработной плате. Стаж ее составляет 40 лет. Николаю Николаевичу Козыревичу до такого еще работать и работать, но – сначала экскаваторщик, а теперь водитель погрузчика, он уже обладает профессиональными качествами, которые так ценятся среди дорожников: дисциплинированность, трудолюбие, безотказность в работе, надежность.

В работе предприятия немало проблем, например, касающихся соблюдения межремонтных сроков – сегодня более 60 процентов всех дорог мес-

тного значения в Толочинском районе эксплуатируются с просроченными сроками ремонта.

И все же, несмотря на все эти трудности, филиал старается выполнять и Про-



грамму «Дороги Беларуси», и Программу возрождения и развития села.



В 2007 году в Докшицах отмечали 600-летие города – считается, что именно в 1407 году в исторических документах появилось первое упоминание об этом местечке. Когда оглядываешься на многовековую его историю,

только диву даешься: когда здесь вообще люди могли просто жить, рожать и растить детей, работать на благо своих се-



мей и отечества, ведь лихолетья не обходили этот чудный край. На него посягали шведы, французы, границы района отходили то к одной волости, то к другой республике. А в годы последней, Великой Отечественной войны, в Докшицком районе немецко-фашистские захватчики сожгли почти сотню деревень, это около 4 тысяч дворов, уничтожили более 20 тысяч жителей. Четыре деревни, в том

числе и печально известная Шуневка – докшицкая Хатынь, так и не были восстановлены...

Но в год своего славного юбилея район предстал перед жителями и гостями в преображенном виде, так как к этому

Сеть обслуживаемых дорог - 750,45 км

Объемы выполненных работ за 2007 г. - 7 111 359,9 тыс. руб

Списочная численность - 112 человек

Фонд оплаты труда - 1 174,3 млн. руб.

Рентабельность - 12,6 %

Прибыль от работ - 692,0 млн. руб.



событию была проведена реконструкция многих зданий, ансамблевая архитектура превратила центральную площадь города в многофункциональную площадку, обновились проезжие дороги, улицы и тротуары. Немало усилий к обновлению приложил и коллектив филиала «Докшицкое ДРСУ № 180» КУП «Витебскоблдорстрой». Впрочем, участие местных дорожных строителей в благоустройстве и развитии райцентра – не только «праздничное», «юбилейное». Первое, что бросается в глаза, когдаходишь в административное здание ДРСУ, это многочисленные почетные грамоты Докшицкого райисполкома и районного Совета депутатов и дипломы, которыми коллектив награжден вот уже который

год подряд: за наведение образцового порядка на подведомственной территории, за достигнутые результаты в работе, за активное участие в обустройстве агрогородков, за призовое третье место в конкурсе «Лучшее предприятие района», за достигнутые высокие показатели в работе, большой вклад в развитие народного хозяйства района. Есть в этом ряду и благодарность за оказание в 2007 году помощи в обустройстве палат



и благоустройстве территории учреждения здравоохранения «Докшицкая центральная районная больница».

В 2005 году ДРСУ отметило 40-летие со дня своего основания. Свою, тоже красивую площадку на территории базы, украсили даже фонтаном с бабочками – дело рук мастеров предприятия, среди которых



Лубочко, водитель погрузчика Александр Иванович Казаченок, старший мастер Вячеслав Николаевич Барздыко, тракторист Александр Эдуардович Малевич, помощник машиниста смесителя асфальтобетона Юрий Брониславович Будревич, дорожный мастер Иосиф Иванович Ючкович, инженеры Валентина Николаевна Курнушко и Татьяна Михайловна Коляго, дорожный мастер Анатолий Андреевич Шеко, дорожный рабочий Иван Игнатьевич Обымахо, машинист автогрейдера Вячеслав Николаевич Спиченок.

Руководителями предприятия в разное время были: Федот Петрович Пьянзин, Михаил Федорович Веркеев, Владимир Иванович Серканов, Анатолий Ипполитович Куницкий. И вот уже последние 27 лет бессменным начальником ДРСУ № 180 является Александр Васильевич Ромейко.

главный инженер ДРСУ № 180 Владимир Алексеевич Мисоченко, начальник сектора механизации Николай Аркадьевич Сивко. А на обновленной Доске почета коллектива появились фотографии лучших работников и ветеранов организации: это водители Александр Леонидович Францкевич, Станислав Сигизмундович Квач и Александр Николаевич



– Тогда, в 80-х годах, только развивалось дорожное строительство, – вспоминает Александр Васильевич. – А начинать приходилось с минимальными техническими возможностями. Мы тогда начали строить асфальтовый завод, причем собственными силами, сами сваривали все конструкции. Он к началу 90-х уже давал такие объемы, которых мы и сегодня, к сожалению, достичь не можем: до 50 тысяч тонн в год. Самой мощной машиной был ЗИЛ, пятитонник. Постепенно модернизировали материальную базу, вот уже третий сезон у нас работает новый АБЗ, асфальтоукладчик получили новый. Появились у нас и МАЗы, в том числе 20-тонник. Сегодня в районе мы фактически монополисты, так как кроме нашей организации в Докшицах нет ни ДЭУ, ни ДСУ. А потому на наши плечи ложится вся ответственность и за ремонт, и содержание дорог. У нас их в общей сложности 750 километров, поскольку к своим 628 прибавились еще и 122 километра дорог республиканского значения

– их мы также обслуживаем по договору с Витебским автодором.

Основные объемы работ в ДРСУ № 180 выполняют сейчас в агрогородках, где не только обустривают подъезды к центральным усадьбам, внутрихозяйственные дороги, но и сенажные ямы делают. В 2008 году в планах организации два таких агрогородка – недалеко от райцентра – Барсуки и на границе Логойского района – Березки. А еще взялись дорожные строители и за обустройство дорог на окраине Докшиц. Негоже, что центр к своему 600-летнему юбилею преобразился, а вот периферийные улочки не ремонтировались лет по 20, а ведь люди и здесь хотят видеть современное покрытие на дорогах. К тому же, как считает Александр Васильевич Ромейко, Докшицы – это вообще своеобразные ворота Витебской области, если въезжать в нее со стороны столицы республики. Больших нареканий нет, но и недостатки свои мы сами видим. А это значит, будем работать!



«МАМОНТЫ» ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ОРШАНСКОЕ ДРСУ № 181

110

С недавних пор в делопроизводстве филиала Оршанского ДРСУ № 181 числится любопытный документ, который, несомненно, останется теперь в истории. Это акт, под которым свои подписи поставили начальник управления В. Куртенок, а также главный хранитель фондов музейного комплекса города Орши И. Воронова и младший научный сотрудник Института истории Национальной Академии наук Беларуси А. Разлуцкая.



Административное здание филиала
«Оршанское ДРСУ № 181»



АКТ
обследования остатков
плейстоценовой фауны
г. Барань Оршанского района,
2 октября 2007 года

«Мы, нижеподписавшиеся, составили акт о том, что в карьере Селекта на территории Высокского сельсовета в пойменных отложениях реки Оршицы, во второй половине сентября этого года, мастер карьера Иван Иванович Кузьмин и машинисты экскаватора Аркадий Михайлович Белоусов и Николай Николаевич Погодин на глубине приблизительно 1,5 метра под водой обнаружили остатки двух особей мамонтов *Mammuthus primigenius* в количестве шести экземпляров. В настоящее время в кабинете начальника филиала В. И. Куртенка хранятся следующие остатки: фрагмент бивня взрослой особи – 1 экз., фрагмент бивня молодой особи – 1 экз., фрагменты

Начальник филиала –
Куртенок В. И.



Сеть обслуживаемых дорог - 772,3 км
 Объемы выполненных работ
 за 2007 г. - 8 074 699,7 тыс. руб
 Списочная численность - 143 человек
 Фонд оплаты труда - 1 501,6 млн. руб.
 Рентабельность - 8,1 %
 Прибыль от работ - 550,0 млн. руб.

трубчатых костей – 2 экз., фрагменты плоских костей – 2 экз. Остатки в значительной степени минерализованы, бивни утратили окончания. Рекомендована влажная упаковка и срочная передача в музейные фонды г. Орши для консервации и дальнейшего экспонирования».

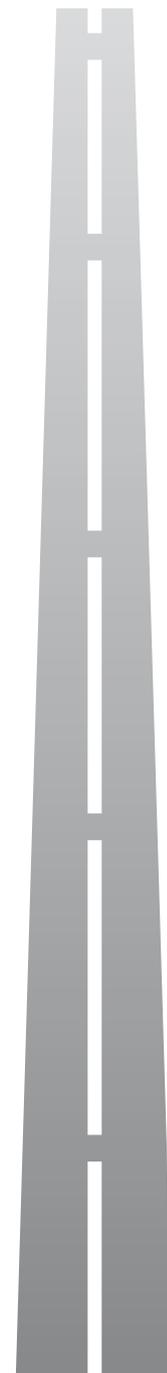
Главный бухгалтер – Дорохович Е. В.



Инженер по ОТ – Синькевич М. С.

Начальник ППС – Марусевич Н. И., дорожный мастер – Семеньков В. И., инженер по труду Шостак Ж. Л., инженер ППС – Андреева Л. Н.

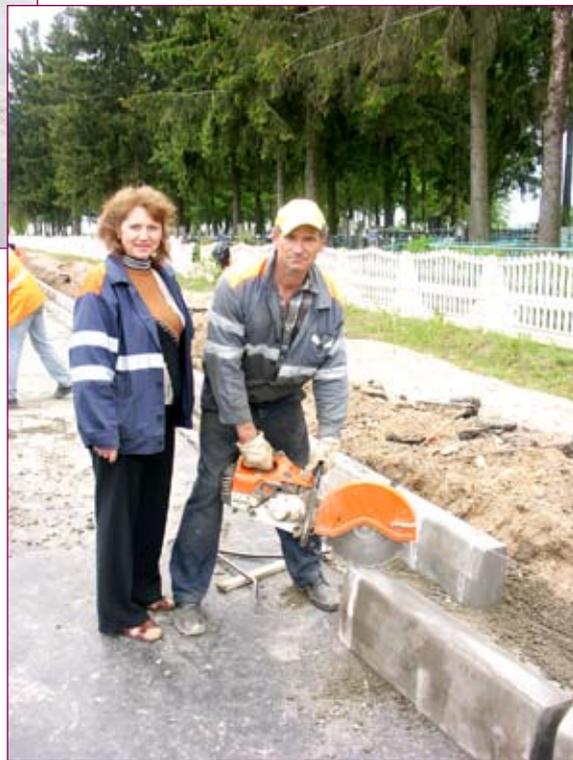
Символично, что остатки мамонтов прибились к местам, где сегодня свою деятельность развернул тоже своеобразный «мамонт» – только в дорожно-строительной отрасли Витебщины! Дело в том, что филиал «Оршанское ДРСУ № 181», пожалуй, только коллегам из Постав уступает по объемам выполняемых работ. В организации имеются 60 единиц дорожной техники, средства малой механизации. Предприятие ремонтирует дороги, обустроивает павильоны и площадки для автобусных остановок, производит поверхностную обработку дорог, производит весь комплекс работ по поддержанию сети обслуживаемых дорог в нормальном





Дорожный рабочий – Пазюк П. А.

*Дорожный мастер – Макаренкова О. И.
и дорожный рабочий – Мельников В. В.*



проезжаемом состоянии в любое время года. ДРСУ ежегодно благоустраивает по два агрогородка. В 2008 году необходимо освоить более 9 миллиардов рублей. Заботам ДРСУ предоставлены и спутники Орши – Барань, где проживает около 15 тысяч населения, и бывший военный городок Болбасово, где сегодня действует авиаремонтный завод. И в обоих населенных пунктах дорожные строители также ведут благоустройство. Но главным проектом 2008 года для оршанских



дорожников и строителей, а также многих других филиалов «Витебскоблдорстрой» стали республиканские «Дожинки». Только к этому празднику ДРСУ № 181 по графику должно отремонтировать 30 оршанских улиц, более десятка других объектов благоустройства. И хотя город перерыт и перекрыт, пешеходы и водители не ропщут – такого грандиозного благоустройства Орша еще не видела!

Владимир Иванович Куртенок – один из старейших и опытнейших руководителей облдорстроя. После окончания небезызвестной «бульжной академии»

с образования сначала ДЭУ, потом оно преобразовывалось в ДРСУ, а когда большая страна размежевывалась, дорожные строители, наоборот, объединялись. Вот и в коллектив Оршанского ДРСУ влились рабочие и специалисты ДСПМК-32, база которого находилась в г. Барани.

Оршанские дорожники никогда не сидели без заказов. В 1970-х годах им передали на обслуживание автодороги республиканского значения Орша–Горки, Орша–Дубровно, Орша–Лепель, Орша–Александрия. Середина 1980-х годов – обслуживают 275 км дорог и 28 железоз



(так в шутку называют дорожники Гомельский техникум) Куртенок, гомельчанин по рождению, в 1972 году был по распределению отправлен работать в Витебский УШОСДОР. Опыта набирался в Лиозно – семь лет работы в должности главного механика. И вот уже с 1979 года Владимир Иванович Куртенок возглавляет ДРСУ № 181 в городе Орше. История предприятия начиналась тоже

бетонных мостов. К 1990 году объем работ еще более возрос. Построен асфальтобетонный завод в деревне Лисуны со смесителем непрерывного действия производительностью около 200 тонн смеси в смену. С вводом завода ДРСУ начало выполнять работы по благоустройству населенных пунктов с асфальтобетонным покрытием. С июня по декабрь 1987 года коллектив ДРСУ №181 принимал учас

тие в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС в Славгородском районе Могилевской области. Участниками ликвидации стали 32 работника ДРСУ.

Большой вклад в развитие дорожной сети Оршанского района внесли ветераны труда, проработавшие в ДРСУ 20 лет и более: начальник ДРП Андрей Гаврилович Радкевич, мастер объемных работ Иван Степанович Василенок, машинист экскаватора Николай Ильич Скосарев, дорожные рабочие Иван Васильевич Филиппович и Мария Васильевна Науменко, водители Константин Михайлович Габрилев и Виктор Михайлович Клименков, машинист автогрейдера Анатолий Авксентьевич Беркос, прораб АБЗ Владимир Андреевич Ходорик, бухгалтер Раиса

Васильевна Горелова, токарь Виктор Иванович Михасев, дорожные мастера Татьяна Степановна Костерова и Екатерина Григорьевна Соловьева, водитель Павел Степанович Алисиевич, инженер ППС Мария Ивановна Барышева, инженер по ОТ Жанна Леонидовна Шостак, некоторые из них занесены и на Доску почета филиала Оршанского ДРСУ № 181.

Гордится организация и своими ветеранами участниками Великой Отечественной: Радкевичем А. Г., Филипповичем И. Г., Чернухо И. Ц.

Сегодня ДРСУ это современное предприятие, оснащенное на должном уровне дорожно-строительной техникой, ремонтной базой, средствами малой механизации, компьютерной техникой,





токрана Бирич А. А., водители Принц А. В., Курец А. С., Подоляк А. А., токарь Михасев В. И., трактористы Михаленко В. И., Калоокин Н. А., машинист экскаватора Белоусов А. М., машинисты автогрейдера Кшесинский А. С. и Гороховик Л. Н., машинист автоукладчика Атрашкевич В. М., машинист катка Гайков А. Т., дорожный рабочий Шавликов А. А., слесарь Ерема В. В., рамщик Безлюдов С. Н., машинист смесителя Упенек Я. Я.

115

*г. Орша. Объект "Дожинки-2008".
Укладка асфальтобетона на ул. Доминиканской*

*Дорожный рабочий Лисецкий С. Н.
и столяр Шишебаров А. Н.*

а самое главное – подготовленными обученными кадрами, руками и интеллектом которых организация способна выполнять поставленные задачи дорожного обеспечения в Оршанском районе. Такими как: начальник ППС Марусевич Н. И., прорабы Гуревский А. А. и Ряшин Г. Е., мастер карьера Кузьмин Н. И., главный механик Салончик Э. А., механик участка Мартынов С. А., машинист ав-



И МИР ПОЕДЕТ К НАМ ПО ПОЛОЦКИМ ДОРОГАМ ПОЛОЦКОЕ ДРСУ № 182

116

Сеть обслуживаемых дорог
- 807,4 км

Объемы выполненных работ
за 2007 г. - 6 951 552,5 тыс. руб

Списочная численность
- 112 человек

Фонд оплаты труда
- 1 096,3 млн. руб.

Рентабельность - 9,3 %

Прибыль от работ
- 509,0 млн. руб.

В 1965 году, в соответствии с приказом № 23 от 8 февраля этого года по областному отделу строительства, ремонта и содержанию шоссежных дорог, был создан дорожно-эксплуатационный участок № 182 Витебского облшосдора. И к своим обязанностям приступили первые его главные лица: начальник Дмитрий Семенович Яскевич, главный инженер Владимир Николае-

Главный инженер –
Зубаревич В. А.

Начальник ППС –
Зимницкая А. К.



Начальник филиала – Тимошенко С. А.

лоцкий райисполком выделил участок в Боровухе-2 под строительство административного здания и одного жилого дома. Трудностей пережили немало. Принятые на баланс дороги в очень плохом состоянии, например, весной и осенью по дороге Полоцк–Полота невозможно было проехать. На подъездах к маленьким деревням все деревянные мосты требовали замены, для чего на территории ДЭУ своими силами изготавливали железобетонные трубы диаметром 0,5 метра, метровые и полуметровые. И механизмов не было своих, так что в зимнее время дороги приходилось чистить прицепными грейдерами и угольниками. Но при этом доведенные



Витебским облдорстроем планы выполнялись всегда. И даже пятилетний план – за три года! За это начальник нашего ДЭУ-182 был удостоен ордена Дружбы народов».

Более 40 лет, с первого дня образования еще ДЭУ-182, проработал в коллективе и машинист-экскаваторщик Леонтий Максимович Кулеш, который за свой безупречный труд награжден орденом Трудового Красного знамени. В его послужном списке – одни благодарности и записи о награждении почетными грамотами разного ранга, а вот премии в 60-х годах прошлого столетия были от 5 до 20 рублей! Так что трудились не за деньги – дело в чести коллектива, в достижении высоких показателей, а значит, в конеч-

ном итоге – в том, чтобы автомобильные дороги северного края Белоруссии становились все лучше и качественнее.



Главный бухгалтер –
Калинина Н. И.



Бухгалтер –
Гладышева Т. З.



Бухгалтер –
Загнетова Л. А.

В 1984 году на должность начальника ДЭУ № 182 был назначен Иван Петрович Ходун. В его бытность построена автомобильная дорога – подъезд к асфальтобетонному заводу в Устье и выпущены первые тонны асфальтобетонной смеси. Использовалась она, правда, в основном для ямочного ремонта дорожных покрытий, а сам завод долгое время был нерентабельным, так как находился в 35



Административное здание филиала «Полоцкое ДРСУ № 182»



километрах от производственной базы, к тому же с ним не было даже телефонной связи!

В 1991 году на должность начальника ДРСУ № 182 назначен Александр Сергеевич Полетаев, который вложил свой талант, силы, энергию и опыт в дальнейшее развитие Полоцкого дорожного управления. В канун Республиканского праздника «Дожинки», который в 2002 году было решено провести в Полоцке, именно ему вместе с руководством «Витебскоблдорстроя» довелось принять и мудрое решение: разобрать старый завод. Новый начал выпускать асфальт на площадке всего в двух километрах от Полоцка, в промышленной зоне Ксты. Там создали целый комплекс: установку для мокрого щебня, систему подготовки и хранения битума и мазута, склады ПГС, щебня, отсева, сварочный пост.

Главный инженер филиала «Полоцкое ДРСУ № 182» Виктор Александрович Зубаревич работал много лет с А. Полетаевым и до сих пор вспоминает то время.

– Много уже тогда было сделано по сокращению энергоёмкости производства. Например, у нас на той площадке находилось битумное хранилище, где битум разогревали на пару. Мы сократили запасы: если раньше это было до 200 тонн битума, то со временем запасы не стали превышать трехдневной

потребности, то есть 45-50 тонн, что значительно сократило и расходы электроэнергии. Мы перешли на новую технологию обработки поверхности дорог битумной эмульсией. Мы практически перестали зависеть от погоды. Получили и новый асфальтоукладчик, что также увеличило наши возможности. А самое главное, что очень хороший коллектив был создан. Я с особой теплотой вспоминаю объемного мастера Аркадия Прохоровича Лисовского – он практически все решения принимал самостоятельно, любые вопросы брал на себя, чтобы лишний раз не докучать начальству, и ему доверяли, потому что специалист был отменный. К сожалению, в 2003 году его не стало. Отличные работники водитель Юрий Бердашкевич – ему две единицы техники сразу доверили.



*Инженер по организации труда –
Стриженок В. И.*



*Энергетик участка –
Скурат А. В.*



*Механик участка –
Лобарева И. В.*

Сегодня Полоцкое ДРСУ № 182 возглавляет молодой руководитель Сергей Александрович Тимошенко. В 2007 году он принял хозяйство, в котором автомобильные дороги протянулись более чем

нормальных, комфортных условий для работы людей невозможно решать и более глобальные, перспективные вопросы. Планы же и перспективы у полоцких дорожников – грандиозные, если не сказать – мировые!

– Прежде всего, конечно же, нам нужно продолжать и ремонт, и реконструкцию закрепленных дорог, – делится

Сергей Александрович. – Кстати, еще к «Дожинкам» приведенная в современный вид автомобильная дорога Оболь–Полоцк находится в том же состоянии, что говорит ответственно



Диспетчер – Ключева А. С.

Инженер по качеству –
Журова Н. М.



на 800 километров. Причем, основная сеть их (почти 400 километров, как ни в каком другом районе области) – это дороги с асфальтобетонным покрытием. В планах нового руководителя – продолжить начатое предшественниками, работать по программе энергосбережения, а поле деятельности здесь огромное. Причем, человеку со свежим взглядом многие вопросы и видятся по-другому: оказывается, не всегда и не все даже в финансы упирается, а в правильную организацию дела. Незнаваемо преобразилась сама производственная база: административный и ремонтный корпуса. Приводятся в порядок мастерские, водопроводная и канализационная системы... А ведь без элементарного наведения порядка и создания

ном отношении наших специалистов и рабочих к содержанию дорог. То же самое можно сказать про участок Полоцк–Ушачи. Сложнее обстоит дело с внутрихозяйственными дорогами, которые, как и все наши коллеги, мы принимали на



Инженер по подготовке
кадров – Слабикова Г. Б.

Инженер – Туникова Н. Н.



свой баланс. В народе их просто называли «армянскими», ведь, если помните, «шабашка» – было распространенное явление во времена Советского Союза, когда особенно выходцы из братских республик в поиске работы находили ее в наших колхозах и совхозах, в том числе, и дороги асфальтировали допотопными методами. Сегодня факти-

чески идет речь об их реконструкции. В надлежащем порядке необходимо поддерживать и дороги, проведенные к агрогородкам, тем более, что мы заод-



Токарь – Садовников А. Е.

Мастер производственного участка – Хрол Н. М.
и главный инженер –
Зубаревич В. А.



Слева направо: мастер СМР – Кияшко Ю. В., дорожный рабочий – Андреев Е. С., водитель – Андреев С. П, машинист укладчика асфальтобетона – Хазин-Рева М. Э., дорожный рабочий – Лагутко О. П., главный инженер – Зубаревич В. А., водитель – Васильев С. И., дорожный мастер – Пугачев П. М.



но доброе дело сделали и для дачников, которые также пользуются этими маршрутами. Одним словом, мы вписываемся в Государственную программу, принятую Президентом страны по благоустройству и наведению порядка на земле. Но главное, нам нельзя забывать, что Полоцк – один из древнейших городов и Беларуси, и



*Машинист экскаватора –
Смоляк В. Н.*



*Машинист атогрейдера –
Лагутко П. С.*

Полоцка, рядом с оживленной трассой Р-20. Программа рассчитана до 2012 года, так что времени не так уж и много. Работы хватит всем, но большая нагрузка ляжет,

прежде всего, на наш коллектив. Мы понимаем, что в Полоцке со временем будет вся Европа, весь мир, так что нам нельзя ударить лицом в грязь!

Руси, который в соответствии с принятой программой должен стать центром международного туризма. Город должен напомнить всему миру, что он – колыбель и письменности, и культуры, и православия. Выделяются огромные средства, и конечно же, на развитие дорожной сети в том числе. Все подъезды к городу, все улицы должны стать с асфальтобетонным покрытием, а наша база – образцовой, ведь она находится как раз на выезде из

прежде всего, на наш коллектив. Мы понимаем, что в Полоцке со временем будет вся Европа, весь мир, так что нам нельзя ударить лицом в грязь!



НА РАБОТУ, КАК НА ПРАЗДНИК ЧАШНИКСКОЕ ДРСУ № 183

122



Начальник филиала – Коцур В. Е.

Как обычно мужчины выходят на праздник? Ну, конечно, в белой рубашке! Так вот, сегодня техника такая в руках дорожников, что и на погрузчике можно работать именно в таком виде. Вот и получается, что на работу идут чашникские специалисты, как на праздник. По крайней мере, такое настроение всегда у начальника ДРСУ № 183 Владимира Евдокимовича Коцура.

Когда-то он – учащийся Гомельского строительного техникума, а затем выпускник БНТУ, проходил практику в Чашниках, с этими местами и связал свою дальнейшую судьбу. Конечно, в молодости он не знал, что суждено ему стать руководителем ДРСУ № 183. В праздничный для всех мужчин страны день – 23 февраля 1988 года он «принимал парад» в районной струк-



*Главный инженер –
Бородавко В. П.*

*Диспетчер –
Бородавко М. А.,
бухгалтеры –
Курочкина М. С.
и Ротко Г. Д.*



Сеть обслуживаемых дорог
- 573,5 км

Объемы выполненных работ
за 2007 г. - 4 372 790,5 тыс. руб.

Списочная численность - 94
человека

Фонд оплаты труда
- 958,6 млн. руб.

Рентабельность - 11,4 %

Прибыль от работ
- 388,0 млн. руб.

туре «Витебскоблдорстрой», и вот уже 20 лет возглавляет Чашникское ДРСУ № 183. Владимир Евдокимович – третий руководитель, после Константина Степановича Протасевича и Василия Петровича Короткевича.

– Мои многие одноклассники по техникуму тоже работают и работали (женщины ушли уже на пенсию) в Витебской области. Начинать я тогда работать, когда и техники было мало, и дороги были



сложные, особенно внутрихозяйственные. Содержать всегда легче, когда дорога сделана на совесть! – рассказывает Владимир Евдокимович. – Сегодня мы имеем уже и прекрасный асфальтобетонный завод, и мойку щебня. В мастерской построили собственную котельную, чтобы не страшны были людям даже лютые морозы.

Занимаемся в основном выполнении работ по договорам. Например, как сейчас в Новолукомле: благоустраиваем детский садик, жилье – объем работ на сумму 400 миллионов рублей. Вообще, ремонт дорог и содержание занимают практически 50 процентов всех выпол-

няемых объемов работ: профилируем, подсыпаем, где-то ямочный, где-то текущий ремонт. Мы стараемся выполнять все производственные задания, предприятие наше рентабельное. Раньше мы даже строили жилье. И сейчас в Чашниках на улице с красивым названием Вишневая живут десять семей наших работников в домиках, которые мы сами и построили для них.



Заведующая складом – Коцур Т. Н.

Инспектор по кадрам – Гурко Ж. В.



Инженер по организации труда – Грудская М. А., инженер Александрович Н. А.

Административное здание филиала “Чашникское ДРСУ № 183”



*Инженер по охране труда –
Коцур А. В*



124

А вот сам Владимир Евдокимович живет в Новолукомле, в обычной многоэтажке, может, поэтому тянет к земле, на дачу. И вот 40 соток, некогда полученные, превратились в оазис, где вся семья находит отдушину: Владимир Евдокимович и пахарь знатный, и рыбак, и грибник, и пчеловод, и банщик отменный. Во всем поддерживают отца трое сыновей – гордость и поддержка Владимира Евдокимовича. Вообще, замечательно, когда руководитель коллектива – сам личность интересная, многогранная, тогда он не только на своем личном подворье хозяин, но и на работе тоже проявляет ко всему интерес, до всего у него руки доходят. Может поэтому, уже который год Чашникское

ДРСУ № 183 занимает призовые места в конкурсах по благоустройству и в системе «Витебскоблдорстрой», и в районе. Так, в 2004 году за второе место в таком областном конкурсе (первое тогда не присуждали) хозяйство Владимира Евдокимовича получило в качестве приза очень даже нужную вещь – автомобиль «Газель»!

*Машинист
погрузчика –
Портянко В. Ф.*



*Машинист автогрейдера –
Зябко А. П.*



“ВИТЕБСКОБЛДОРСТРОЙ”



Слесарь-ремонтник – Шостак В. Н.



– Труд дорожника – сложный,
– рассуждает Владимир Евдокимович.
– Зимой – это бессонные ночи, пурга,
метель, когда дорожного рабочего под-
нять могут в любое время, чтобы расчи-
щать дороги от снега и обработать
покрытие песчано-солевой смесью.
Летом – работа или под проливным
дождем, или в жару, когда на улице
плюс 25-30, да еще температура ас-
фальта под 130-140 градусов. Нет для
нас различия – это будний день или
праздничный. Мы знаем только одно
слово: надо... Нередко приходится
выезжать в командировки. Чашник-



Сварщик –
Кабульский М. А.
и электрик
– _____ В.
П.

Машинист авто-
грейдера –
Емельянов Л. В.



Тракторист – Граборенко В. Н.





ские дорожники работают, например, в Толочинском районе, есть работа и по Чашникам, выполняем на подряде работы по планам районного жилищно-коммунального хозяйства. Но самое главное: стараемся, чтобы выглядели наши дороги соответственно современным требованиям. А это значит, что и обочины должны быть обкошены, кустарником не зарастали, чтобы остановки были аккуратные, знаки на месте. Вспоминаю прошлые годы... Конечно, трудно строились многие дороги, например, Чашники-Добромысли, Кричев-Орша-Лепель,

Чашники-Сенно, Чашники-Бешенковичи, она 25 лет назад строилась. Но я вам скажу честно, всегда с удовольствием ходил на работу. Радуюсь, что многое меняется в условиях труда наших людей, что и люди сами проявляют столько трудолюбия, к технике относятся, как к собственной. Всегда рассказываю с удовольствием про нашего Виктора Федоровича Портянко. Он 17 лет работает на погрузчике, фактически его уже нужно было списать, так он, наверно, месяца три, как мы смеемся, отлежал под ним, все возился, ремонтировал. Зато сейчас ходит на работу в белой рубашечке, в туфельках – любо-дорого посмотреть! У нас вообще в коллективе 15 человек, которые работают в ДРСУ по 15 и больше лет. Например, инженер ПТО Нина Анисимовна Александрович уже 31 год служит у нас, старший механик Бородавко Александр Иванович – 26 лет, диспетчер Маина Александровна Бородавко – 18 лет, водитель Геннадий Власов – 16 лет, тракторист Леонид Аркадьевич Вориков – 22 года, секретарь-машинистка (и она же отдел кадров) Жанна Викторовна Гурко – 18 лет, тракторист Владимир Николаевич Грабаренко работает 17 лет, машинист грейдера Леонид Владимирович



Емельянов – 23 года, а его коллега Константин Николаевич Качан – 20 лет работает, а когда здоровье не позволило ему уже с техникой справляться, – пошел в сторожа. Луконюк Михаил Михайлович, машинист погрузчика, 32 года у нас работает. Интересная семья у нас есть: братьям Александру Ивановичу и Андрею Ивановичу Подрезам подвластна любая техника. Они садятся на технику, и у них сразу все получается! Да у нас практически за всеми механизаторами по две единицы техники закреплены. А у братьев Подрезов в свое время отец работал дорожником – он считался лучшим бульдозеристом области! Еще не могу не назвать таких замечательных людей, наших ветеранов, как водитель Александр Николаевич Семеньков – он же и машинист крана, – 22 года работает. Главный инженер Валерий Петрович Бородавко – начинал работать мастером, он знает дорожное дело досконально, во всем можно положиться на него. И, конечно же, легендой не только нашего ДРСУ, но и всего «Облдорстрой» стала Ирина Александровна Набеда, единственная женщина, которая 40 лет отработала в нашей системе, – дорожный строитель,

ветеран, Почетный дорожник Беларуси. Только в 2007 году она ушла на пенсию.

...Каждый день на дорогах Чашникского района и области можно увидеть



машины, на которых написано: «Дорожная служба ДРСУ-183». Когда дороги находятся в руках таких мастеров, по таким дорогам можно ездить, перевозить людей и грузы спокойно.



ПОКОЙ ИМ ТОЛЬКО СНИТСЯ

ЛЕПЕЛЬСКОЕ ДРСУ № 202

128

Сеть обслуживаемых дорог
- 598,4 км

Объемы выполненных работ
за 2007 г. - 6 898 965,8 тыс. руб.

Списочная численность
- 140 человек

Фонд оплаты труда
- 1 422,1 млн. руб.

Рентабельность - 6,0 %

Прибыль от работ
- 545,0 млн. руб.

Личности делают не только историю. Как показывает и история любого коллектива, судьба его нередко напрямую зависит от того, кто руководит людьми. В этом отношении практически все руководители филиалов КУП «Витебскоблдорстрой» – опытные, умные, инициативные, энергичные, ответственные и, ко всему прочему, – каждый из



Главный инженер –
Шляжко М. И.

Административное
здание филиала
«Лепельское
ДРСУ № 202»



них по-своему интересная личность. Начальник филиала «Лепельское ДРСУ № 202» Владимир Васильевич Гиринский – один из них.

Родился Владимир Васильевич в 1959 году в деревушке Бор Лепельского района. Воспитали его в труде и строгости. Впрочем, так росли и все его сверстни-



Начальник филиала – Гиринский В. В.



«ВИТЕБСКОБЛДОРСТРОЙ»

ки, с которыми за 8 километров ходил в школу. Поступил в Лепельский гидромелиоративный техникум, работал в ПМК-24 инструктором передовых методов труда, затем мастером, прорабом. А вот Белорусскую сельскохозяйственную академию (по специальности инженер-гидротехник) заканчивать довелось уже заочно. В Лепельское ДРСУ-202 В. Гиринский пришел опытным человеком, пригласили его на должность главного инженера, в которой он и отработал 13 лет. 7 июля 1998 года Владимир Васильевич возглавил коллектив лепельских дорожных строителей. Прошло время. Выросли дети: дочка решила изучать иностранные языки, а вот сын пошел по стопам отца, поэтому и поступил на факультет транспортных коммуникаций Белорусской государственной политехнической академии по специальности «Автомобильные дороги». Это, пожалуй, можно было бы считать самым главным достижением Владимира Васильевича, но для



*Инспектор по кадрам –
Козловская С. В.*



*Ведущий экономист,
председатель профкома
– Еременко Л. В.*

этого человека заботы не разделены на семейные и деловые, рабочие: они живут в нем едино, постоянно, можно сказать, с перерывом только на сон! Поэтому и своим коллективом, его людьми и всем достигнутым он гордится не меньше, чем успехами собственных детей!

А сегодня филиал Лепельское ДРСУ-202 КУП «Витебскоблдорстрой» – одно из самых сильных структурных подразделений и по объему выполняемых дорожных работ, и по выпуску продукции, и по производственным мощностям. Предприятие обслуживает почти 600 километров местных дорог. В свое время, когда на баланс принимали внутрихозяйственные дороги, многие из них имели вид жалкий, если так можно было про них сказать, ведь эксплуатировались



*Главный бухгалтер –
Хаткевич Л. Д.*



*Бухгалтер – Галай А. В.,
ведущий бухгалтер – Царь Н. В.*



Оператор дистанционного пульта управления в химическом производстве – Маскаленчик В. Г.

Инженер-лаборант – Бонадысева Л. В.



они... с тремя просроченными сроками ремонта!

Сколько работает Владимир Васильевич, столько не перестает учиться сам, да и своим специалистам не дает спать в шапку. А учится он постоянно экономике ведения дел, поскольку нет более важного государственного дела, считает он, чем строительство и содержание дорог. Может, поэтому нередко называют еще это предприятие «полигоном новых технологий».

Так, Лепельское ДРСУ № 202 – единственное предприятие в области, которое имеет установку по производству битумной катионной эмульсии, которую используют как на собственные нужды, так и продают другим предприятиям КУП «Витебскоблдорстрой», «Витебсавтодора», реализовывали и в Россию: битумную эмульсию с удовольствием покупали дорожники Смоленска.



Старший мастер по производству дорожно-строительных эмульсий – Козловский В. В.

Используют ее для ремонта дорог с твердым покрытием. Эмульсия, оригинальный способ получения которой основан на использовании смеси битума, воды и химических добавок, позволяет увеличивать срок эксплуатации дорог, обеспечивать более надежное сцепление колес с

дорожным покрытием, улучшать эстетику дорог и, что также немаловажно, экономить битум и топливно-энергетические ресурсы. В 2007 году управление получило выручки 11,5 миллиарда рублей. И если на выполнение основных объемов работы пришлось

почти 6,9 миллиарда рублей, то почти половину выручки составили продажи эмульсии.

На предприятии постоянно учатся как зарабатывать, так и экономить деньги во всех структурных подразделениях. Кстати, к ДРСУ №202, помимо участка по производству работ по капитальному и текущему ремонту автодорог, линейных дорожных дистанций



Водитель погрузчика – Палачинский П. И.

Участок по производству дорожно-строительных материалов. Механик – Подалинский А. М. и старший мастер – Рябов А. И.



по содержанию дорог, относится еще и деревообрабатывающий цех, выполняющий заказы различных организаций по выпуску стоек для дорожных знаков, снегозадерживающих щитов, сигнальных столбиков, вешек и деревянных конструкций для мостов. Изготавливают и для населения по небольшой себестоимости такие необходимые сегодня, в век строительства, половую доску, вагонку и даже срубы. Изготавливаются в ДРСУ № 202 также холодные составы из щебня, медленно разлагающейся эмульсии и песчано-гравийной смеси, которые применяются для ямочного ремонта асфальтированных дорог в осенне-весенний сезон. Для укладки асфальтобетона на пред-

приятии имеется полный набор техники. Работу пневмоинструмента обеспечиваает навесная компрессорная установка, и такие агрегаты лепельчане поставляют во все подразделения «Витебскоблдорстрой». А цех малой механизации ДРСУ-202 выпускает снегоочистители. Для проверки качества строительных материалов имеется собственная лаборатория (подобные еще есть только в Витебске и Поставах). Располагает ДРСУ-202 и двумя асфальтобетонными заводами.

Владимир Васильевич считает, что не стоит отказываться ни от каких заказов, и он находит их для своих работников, чтобы обеспечить им достойную зарплату. Так, только в 2006 году лепельские до-



Слесарь по эксплуатации и ремонту газового оборудования – Плеско И. Н., электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования – Клачев Н. Н., помощник машиниста смесителя – Юрасов В. Д., машинист смесителя – Иванов В. П.

рожники работали по вахтовому методу в Дубровенском районе, за 230 километров от дома, в понедельник выезжали и в субботу возвращались: по программе развития и возрождения села выполнили объем работ на сумму около 2 миллиардов рублей – провели реконструкцию дороги Ляды–Маслино–Золотовичи и сделали один агрогородок. В этом году взялись за капремонт пятикилометровой дороги Смольяны–Межево в Оршанском районе, благоустройство там же, по трассе, агрогородка Смольяны с общим объемом работ на более чем 3,5 миллиарда рублей.

Установка Гиринского проста: добиваться, чтобы люди понимали друг друга в коллективе, выполняли поставленные задачи. Лодыри и пьяницы в коллективе не задержатся. Зато уважает Владимир Васильевич людей простых, открытых, любознательных, стремящихся чего-то добиться в жизни. Потому и молодых поддерживает. Более того, негласный закон существует тут: идешь на пенсию – уступи место молодому. А кто это может быть в городке, где не так легко найти хорошую работу? Конечно, собственные дети! Поддерживает Гиринский их желание учиться. Вот и сейчас предприятие учит своих стипендиатов: это сын экономиста ДРСУ № 202 Людмилы Васильевны Еременко, дочка тракториста Петра Николаевича Коваленко, а вот сын сторожа Анны Тимофеевны Глазко уже закончил учебу, пошел в армию, так что ждут на предприятии вскоре не

только молодого специалиста, но и закаленного бойца.

Все эти заботы – человеческие, трогательно отцовские, производственные и финансовые, и наполняют жизнь Почетного дорожника Владимира Васильевича Гиринского. Может, потому и люди, начавшие работать в ДРСУ вмес-



Бригада асфальтобетонщиков под руководством дорожного мастера Гриценко В. П.

Машинист укладчика асфальтобетона – Пшенко С. Г.

те с ним, и пришедшие позже, и ветераны прежних поколений лепельских автодорожников составляют мощный костяк коллектива, проверенного не единожды и экономическими передрягами, и природными стихиями, и трудностями специфики работы. Бывало случались авралы из-за снежных заносов, когда люди Гиринского расчищали маршруты пассажирских автобусов, подъезды к молочным фермам, к многочисленным деревням... И дорожники не спали по несколько суток, водители за рулем находились по две смены, люди в сложнейших условиях стояли плечом к плечу. Владимир Васильевич всегда тепло вспоминает и рассказывает о своих специалистах. Это известная в Лепеле единственная женщина-трактористка

Евгения Ивановна Вершаловская, машинист автогрейдера Сергей Тимофеевич Ладик, тракторист Виталий Михайлович Муравцов, машинист смесителя АБЗ Валерий Павлович Иванов. Давно работают рядом с Владимиром Васильевичем и братья Шляжко – Михаил Иванович, главный инженер ДРСУ № 202, и Сергей Иванович, прораб, а также начальник планово-производственного сектора, Почетный дорожник Татьяна Александровна Гончаренко, главный бухгалтер Людмила Дмитриевна Хаткевич и многие, многие другие. В свое время собирали коллектив, создавали традиции и экономическую платформу предприятия предшественники В. Гиринского – руководители разных лет: Дмитрий Герасимович Ельяшевич, Владимир Францевич Буйневич, Виктор Васильевич Карпов. Каждый оставил свой след в истории предприятия.

Ну, а если выбирать особенно яркие, неповторимые стороны характера и деятельности сегодняшнего руководителя Лепельского ДРСУ № 202, то это, несомненно, будет... его любовь к цветам! С детства

идет это увлечение – мама Владимира Васильевича много лет работала цветоводом в лепельском военном санатории, поэтому у деревенского мальчишки слабость к красоте цветов осталась на всю жизнь. Вот и сейчас территория производственной базы, где находится и административное здание ДРСУ № 202, – это самое красивое место Лепеля. Дворик утопает в зелени и от весны до поздней осени радует и работников предприятия, и всех жителей райцентра, и проезжающих мимо города людей красотой, созданной в том числе и руками кладовщицы ДРСУ № 202 Людмилы Федоровны Богдановой, которую фактически руководитель управления своей поддержкой «возвел» в ландшафтного архитектора ДРСУ! Денег на приобретение семян и рассады здесь не жалеют. Приехав из стран Европы (Германии, Польши, Финляндии, Швеции, Италии), Владимир Васильевич обязательно привозил и какое-нибудь подсмотренное за границей новшество. Так что не удивительно, если появится скоро среди красивых клумб и фонтан.

Асфальтобетонщик – Бордашевич С. В., машинист укладчика – Борисенок С. Д., асфальтобетонщик – Мисник А. П., водитель – Карабаль В. А., дорожный мастер – Грищенко В. П., машинист укладчика асфальтобетона – Пшенко С. Г., асфальтобетонщик – Быков Р. В.



*Машинист катка –
Витковский О. В.*



134

Объемы выполненных работ
за 2007 г. - 4 736 614,3 тыс. руб

Списочная численность
- 116 человек

Фонд оплаты труда
- 1 200,7 млн. руб.

Рентабельность - 9,5 %

Прибыль от работ
- 344,0 млн. руб.



Дороги соединяют людей, а люди делают все, чтобы дороги становились с каждым годом все более ухоженными, красивыми, современными, удобными и безопасными. Дороги – сложнейшее сооружение, придуманное в далекие, древние времена, и совершенству их нет предела. Вот и сегодня множество служб и различных структурных подразделений КУП «Витебскоблдорстрой», занимаясь каждый своими обязанностями, в конечном итоге и создают те условия, которые делают наши дороги законченными объектами, живущими по своим строгим правилам и законам. Например, трудно было бы

представить сегодня насыщенную шоссейную трассу без разметки. А сколько различных соединяющих, мостовых конструкций приходится сооружать специалистам в тех местах, где дороги перерезают различные ландшафтные преграды: речки и ручейки, овраги, мелиоративные каналы и т.д.

Для выполнения работ, связанных со строительством, реконструкцией, ремонтом и содержанием автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, в январе 1991 года

Витебским проектно-ремонтно-строительным объединением по проектированию, строительству, ремонту и содержанию местных автомобильных дорог было принято решение о создании малого производственного предприятия управления механизации и специальных работ – МПП



Административное
здание филиала
“Лепельское УСМР”



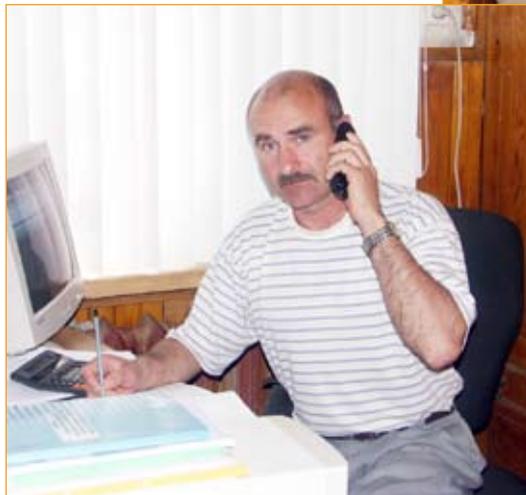
*Экономист по оплате труда –
Носик Т. В.*

*Главный инженер –
Слайковский Н. Н.*

УМСП. Решением Лепельского городского исполкома совета народных депутатов № 24 от 23 января 1991 года и было зарегистрировано Лепельское малое производственное предприятие управления механизации и

специальных работ, основным направлением деятельности которого и стало выполнение специальных работ при строительстве, ремонте и содержании автомобильных работ, выполнение дорожных ремонтно-строительных работ, производство строительных материалов, конструкций и полуфабрикатов и др.

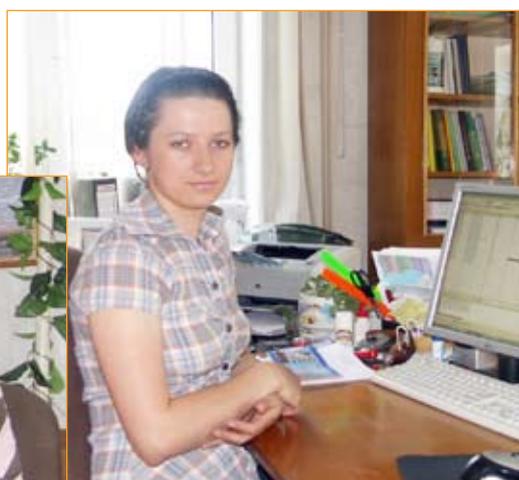
Первым директором МПП УМСП с момента образования до 1994 года был Александр Петрович Баховчук. Он – выпускник Белорусского политехнического института (по специальности «автомобильные дороги»), кандидат технических наук. В настоящее время живет и работает в г.Минске, продолжает заниматься наукой, он – научный сотрудник научно-исследовательской лаборатории



при БНТУ. Его преемником с июля 1994 года и по настоящее время является Леонид Николаевич Жмаков. Само предприятие за эти годы претерпело

несколько перерегистраций, так что сегодня Л. Жмаков – начальник филиала Лепельское управление монтажных и специальных работ КУП «Витебскоблдорстрой».

Это предприятие реконструировало 15 мостов, произвело капитальных ремонтов на 30-ти, 25 мостов получили средние и текущие ремонты. Построена дорога Краснолуки-Латыголичи в Чашникском районе, пешеходный мост в деревне Б. Полсвиж. Предприятие, участвуя в программе возрождения и развития села, построило три домика в агрогородках.



Бухгалтер – Бородейко Т. А.

*Главный бухгалтер – Голик Г. В.
и бухгалтер – Сквородко О. А.*



Более 16 тысяч километров дорог области, включая и лепельские городские, прошли специалисты этого УМСП, оставляя за собой приметные следы – разметку.

Филиал «Лепельское УМСП» гордится не только своими трудовыми достижениями, но и работниками, усилиями которых эти достижения стали возможны. И, прежде всего, в коллективе всегда называют своих ветеранов, которые трудятся практически с момента образования филиала. Это мастер Сергей Петрович Бобрович, бетонщик Николай Николаевич Буевич, инженер по качеству Александр Петрович Буйницкий, машинисты маркировочной машины Сергей Иванович Воробьев и Виктор Владимирович Дмитроченко, инспектор по

рех лет она – организатор интересных экскурсий, оздоровления работников филиала и их семей, детишек, да и сама активный участник всех проводимых мероприятий. Благодаря Татьяне Васильевне коллеги совершили немало увлекательных поездок не только по Беларуси, но и за ее пределы.



Исполняющий обязанности начальника сектора механизации – Соловьев Н. М.



Планово-производственный сектор



Начальник ППС – Веракша В. И.

кадрам Анжела Анатольевна Гундарева, электрослесарь Михаил Николаевич Карбань, водители Александр Евгеньевич Кокуш и Сергей Васильевич Ясько, мастер участка Дмитрий Иванович Крицкий, машинист бульдозера Дмитрий Николаевич Рабцевич, диспетчер Марина Владимировна Соловьева, сторож Сергей Петрович Бабоед.

Экономист по труду Татьяна Васильевна Носик помимо того, что прекрасно справляется со своими непосредственными обязанностями, возглавляет еще и первичную профсоюзную организацию филиала. Вот уже на протяжении четы-

рех лет она – организатор интересных экскурсий, оздоровления работников филиала и их семей, детишек, да и сама активный участник всех проводимых мероприятий. Благодаря Татьяне Васильевне коллеги совершили немало увлекательных поездок не только по Беларуси, но и за ее пределы.

От механика филиала «Лепельское УМСП» Николая Макаровича Соловьева

Грамотными специалистами в филиале зарекомендовали себя работники бухгалтерии: главный бухгалтер Галина Васильевна Голик, ее

коллеги бухгалтеры Ольга Анатольевна Сковородко и Татьяна Анатольевна Бородейко. Несмотря на свою молодость они на достаточно высоком уровне справляются со своими обязанностями, решают финансово-экономические задачи, которые стоят перед предприятием.

зависит состояние техники, и она всегда исправна, всегда на ходу.

Начальник планово-производственного сектора Валентина Ивановна Веракша – это человек, про каких говорят: «Беспокойное сердце!», и даже этим не все сказано. Благодаря ее характеру, целенаправленности в работе, умению добиваться любой цели, а также находить подход к людям, за восемь лет ее работы отдел всегда справлялся с производственными заданиями. А ведь выполнить некоторые бывает не так легко. Валентина Ивановна еще успела и несколько молодых специалистов подготовить.

В постоянной связи с мастерами и прорабами на объектах находится главный инженер предприятия Николай Николаевич Слайковский, а ведь объекты филиала «Лепельское УМСП» находятся и за пределами района, во всех уголках Витебской области.



Идут работы на растворо-бетонном узле

И как бы ни была трудна работа, но и в этом коллективе смогли воспитать у молодых почтение к ветеранам, уважение к профессии дорожника. Потому и в филиале «Лепельское УМСП» есть семейные династии. Так, одну из них возглавляет Сергей Сергеевич Генералов – водитель с большим стажем, ветеран филиала, он отработал здесь 15 лет. Сын Александр пошел по стопам отца – он тоже водитель с 14-летним стажем, чуть меньше, 5 лет, трудится рядом с отцом и братом и дорожный рабочий Дмитрий Генералов. Что ж, фамилия обязывает: быть и сыновьям «генералами» дорог!

Открытие моста через реку Бельчанка в г. Полоцке



Так теперь выглядит мост через реку Бельчанка





Начальник филиала – Гернат С. И.

Миорщина... Красивый, своеобразный край. Его поля, леса и реки во все концы пересекают добротные дороги, на которые, как бусины на нитку, нанизаны поселочки и деревеньки. Это по-западному ухоженный райцентр Миоры с его сохранившимися историческими достопримечательностями, известным далеко за пределами края костелом более чем столетней давности. Как все города, которые получают развитие, Миоры с годами выглядят все краше и привлекатель-

Сеть обслуживаемых дорог
- 780,2 км

Объемы выполненных работ за
2007 г. - 5 671 379,1 тыс. руб.

Списочная численность
- 110 человек

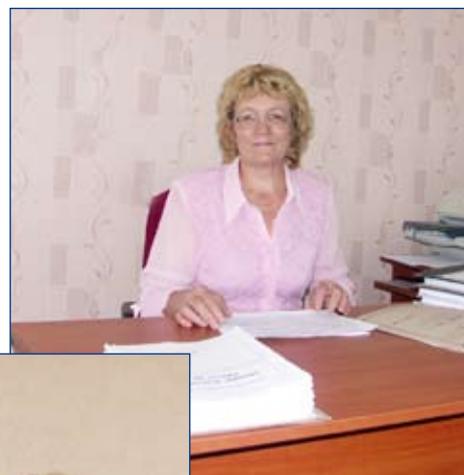
Фонд оплаты труда
- 1 117,0 млн. руб.

Рентабельность - 14,2 %

Прибыль от работ
- 626,0 млн. руб.

нее. А в этом немаловажная заслуга и местных дорожных строителей.

История образования Миорского дорожно-ремонтного строительного управления № 203 началась в 1966 году. В то время число работающих не достигало и двух десятков человек. Первым руководителем предприятия стал Сергей Иванович Малышев. На балансе находилось всего немногим более 58 километров дорог и бульжных мостовых да 5 мостов.



*Инженер
по качеству –
Блажевич Л. И.*



Бухгалтер – Грецкая В. Ч., инженер по зарплате – Складова Л. А., бухгалтер – Климентьева С. И.



Главный инженер –
Сивицкий О. О.

Инженер
по подготовке кадров
– Гернат Б. Б.



Прошло десять лет, прежде чем сеть обслуживаемых дорог увеличилась почти в 4 раза, а к 1976 году – в 5 раз. Дорожники обслуживали в то время и дороги республиканского значения, все больше становилось дорог с твердым покрытием, после капитального ремонта новую жизнь получали десятки километров, своими силами возвели два новых моста, появился и новый автопавильон. А в 1981 году миорские автодорожники построили новую производственную базу, в 1987

году – новый асфальтобетонный завод, битумохранилище.

В 2001 году ДРСУ № 203 передало Автодору дороги республиканского значения, но не смотря на это, забот не стало меньше. Особенно большой объем работ был выполнен за 2001–2005 годы. На этот период приходится ремонт такой значительной дорожной артерии района, как дорога Дретунь–Дисна–Прозороки. Дороги оборудовались объектами придорожного сервиса, устанавливались десятки новых павильонов, оборудованы 118 площадок для остановок автобусного пассажирского транспорта и 4 – для стоянки транзитного.

За пять лет – с 2000 по 2005 годы – выпуск асфальтобетона увеличился почти на половину от прежнего объема. И в 2005 году в программу работ миорских дорожников вошли агрогородки: за два последующих года были благоустроены агрогородки «Турково», «Николаево»,



Начальник ППС –
Демиденко А. Н.



Административное
здание филиала
“Миорское
ДРСУ № 203”



«Цветино», «Чепуки», «Черессы». В общей сложности на них было освоено более 3 миллиардов рублей.

Всего несколько строительно-дорожных предприятий области имеют на своем балансе паромы. Миорское ДРСУ № 203 – одно из них. Паромная переправа через Западную Двину обеспечивает и автомобильное сообщение между лево- и правобережными районами этого региона Витебщины, и жители близлежащих населенных пунктов, в том числе и Дисны, пользуются этим плавучим мостиком через реку.

Почти четверть века руководит предприятием Станислав Иосифович Гернат, Почетный дорожник Беларуси I степени. Уроженец этих краев, Станислав Иосифович несколько лет назад получил возможность стажироваться во Франции. Изучал жизнь Парижа, но на самом деле больше всего опытного дорожника интересовали... дороги, потому что дорожник – он и во Франции дорожник!

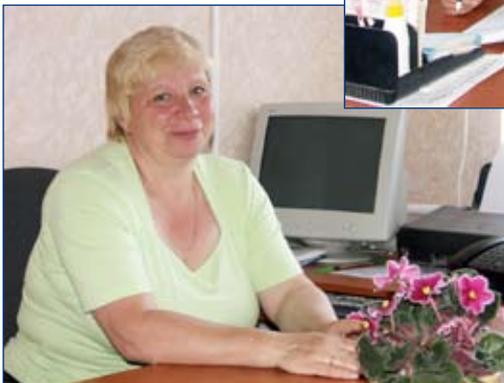
Коллектив ДРСУ № 203 вносит серьезный вклад в развитие не только дорог, но и в целом благоустройства райцентра, недаром местные власти не скупятся на благодарности своему одному из лучших предприятий. За достижение высоких экономических показателей

среди районных строительных организаций в 2004 году Миорское ДРСУ № 203 завоевало призовое второе место, и не уступает его уже не один год.

Как бы ни развивалась техника и какие бы новейшие технологии не появлялись на вооружении у дорожников, давно известно, что главным достоянием всегда остаются в коллективе люди – мастера своего дела, добросовестные, трудолюбивые, ответственные специалисты. Костяк



*Инженер –
Шидловская Р. П.*



*Техник-лаборант –
Урбанович Ч. И.*



*Главный бухгалтер – Ляшкевич Т. В.
и бухгалтер – Крюк Ж. О*



Диспетчер – Витковская С. В.

этого коллектива всегда составляли ветераны, многие из которых стояли у истоков образования организации, которые начинали поднимать дорожное хозяйство в районе 20-30 лет назад. Главным бухгалтером 37 лет отработала в родном ДРСУ Ангелина Владимировна Сивицкая, 29 лет бухгалтером-кассиром – Людмила Владимировна Зуйкова, четверть века в качестве бухгалтера, инженера-технолога Галина Францевна Колос. Трудовой стаж у мастера Евгения Петровича Богдановича 29

Сразу после школы пришли на работу Мателенок А. С. и Сушко Г. Н. – дорожные рабочие, отслужили в армии и снова вернулись в коллектив. Хорошо трудится водитель погрузчика Курилович В. К., который закончил курсы повышения квалификации. Также производитель работ Пани

низник С. С. и многие другие.

От слаженной работы ДРСУ № 203 зависит будущее миорских дорог, а значит, и благосостояние края.



Водитель – Иванов В. В.

Токарь – Кабелко М. Ф.

Электрогазосварщик – Болтач О. И.



лет, у тракториста Сергея Семеновича Зуева – 23 года, у дорожного мастера Бонифация Иосифовича Астукевича – 18 лет, а у уборщицы Елены Ивановны Астукевичи – 22 года. Все они находятся на заслуженном отдыхе. Некоторых уже нет в живых, но в коллективе их помнят. Свой достойный вклад вносит и молодое поколение, к которому можно отнести прежде всего главного инженера Олега Сивицкого. Это и машинист катка Кулеш А. А., машинист автогрейдера Глебо В. А., водители Плиско В. В., Шокель А. А., Рымденко А. С., Лонский Г. Б., Маркович С. Н., Орел С. В.



ХРОНИКА ШУМИЛИНСКИХ ДОРОГ ШУМИЛИНСКОЕ ДРСУ № 204

142

Сеть обслуживаемых дорог - 640,3 км

Объемы выполненных работ за 2007 г.
- 5 662 099,2 тыс. руб.

Списочная численность - 106 человек

Фонд оплаты труда - 1 057,9 млн. руб.

Рентабельность - 9,8 %

Прибыль от работ - 442,0 млн. руб.

1966 год. Решением исполнительного комитета Витебского областного Совета депутатов трудящихся в г.п. Шумилино создан дорожно-эксплуатационный участок № 204, за которым закреплена сеть областных и наиболее важных местных дорог.

1977 год. За 1-й квартал выполнены: на 182,8 процента план по среднему ремонту, на 107,4 процента – капитальный ремонт и на 100 процентов – текущий ремонт дорог. На 100 процентов выполнен и план по озеленению. Выработка на одного человека составила 10.893 рубля (при плане 10.640 руб.). Хорошо отработали в этом году Э. Е. Ананьева, Н. Н. Будневич, В. Е. Кондратович, В. В. Богданов, И. К. Пашкевич, В. К. Вислоухов, В. М. Карпов, А. Л. Левша и др.

К слову. Эммилия Емельяновна Ананьева, которая трудовую деятельность в дорожной отрасли начала в 1965 году в ДЭУ-182 Полоцкого района в качестве рабочей 3-го разряда, пришла в Шумилинское ДЭУ-204 сразу после его образования – рабочей дистанции № 4 г. п. Оболь. Общий трудовой стаж в дорожной отрасли 31 год. Ушла на пенсию в 1996 году.

1978 год. План по строительству, ремонту и содержанию дорог и искусственных сооружений выполнен досрочно, к 1 октября, а план трех лет X пятилетки – еще раньше, к 15 мая. В центре внимания находились вопросы качества. Хорошо справилась с планом года служба ремонта дорожных механизмов, повысилась выработка до-



Начальник филиала
– Овсянкин К. В.



Административное
здание филиала
“Шумилинское
ДРСУ № 204”

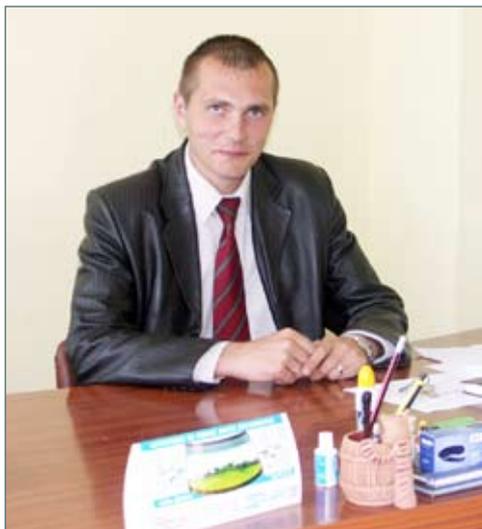


рожных механизмов. Провели ремонт участков дорог Ловша – Улла – Камень, Леоново-Николаево – Мишковици – Лежни, сделан подъезд к деревне Амбросовичи. Производительность труда составила 100,1 процента. За год сдано в эксплуатацию 2 жилых одноквартирных дома и начали строительство 1-го двухквартирного жилого дома.

Особо отличились в работе: экскаваторщики П. Н. Беляев и М. М. Апанасенко, бульдозерист В. В. Богданов, грейдерист П. Н. Сидоров, дорожные мастера Н. Н. Будневич, мастера В. М. Карпов, О. Г. Дмитренко и Д. Соловьев.

К слову. Нина Никифоровна Будневич трудовую деятельность в дорожной от-

расли начала в 1965 году в ДЭУ-182 Полоцкого района рабочей 3-го разряда. В 1966 году после образования Шумилинского ДЭУ-204 переведена рабочей дистанции № 4 г. п. Оболь. Общий трудовой стаж в дорожной отрасли составил 26 лет. Ушла на пенсию в 1991 году. До сих



Главный инженер –
Настюшкин Р. Н.

Юрисконсульт –
Корнякова Г. Г.



Оператор ПЭВМ –
Данилова Л. В.



Ведущий бухгалтер –
Беляева С. В.



Главный бухгалтер –
Сомова К. Г.



пор работают в ДРСУ № 204 П. Н. Беляев и М. М. Апанасенок.

1980 год. Коллектив поставил цели в этом году повысить производительность труда на одного рабочего на 0,1 процента против установленного задания, снизить себестоимость работ против установленного задания на 0,5 процента.



1981 год. Освоить на капитальном ремонте дорог 265 тысяч рублей, среднем ремонте 177 тысяч рублей, на текущем ремонте 87 тысяч рублей. Зимнее содержание дорог – 36 тысяч рублей. Повысить квалификацию двух человек.

1988 год. На основании приказа по «Витебскоблдорстрой» с 02.12.1988 года Шумилинское дорожное ремонтно-строительное управление № 204 изменило статус подчинения и стало называться Шумилинское дорожное ремонтно-строительное управление № 204 Витебского проектно-ремонтно-строительного объединения по проектированию, строительству, ремонту и содержанию местных автомобильных дорог «Витебскоблдорстрой». Такое длинное название и подчинение организация сохранила до конца XX века, до самого 2000 года.

1990 год. Выполнен средний план качества содержания дорог. Лучших результатов труда добились: машинист бульдозера В. К. Вислоухов (перевыполнил план на 156 процентов), машинист экскаватора И. Д. Шнипов (перевыполнил план на 199 процента).

К слову. Василий Иванович Шитов трудовую деятельность в ДЭУ-204 начал в 1972 году водителем 3-го класса. Общий трудовой стаж в дорожной отрасли составил 33 года. Ушел на пенсию в 2005 году.

1993 год. ДРСУ № 204 обслуживает 325,3 километра дорог. Средний балл качества содержания дорог составил 3,86, мостов – 3,65. Текущий ремонт мостов выполнен на сумму 40,2 тысячи рублей (при плане 39,5 тыс. руб.).

1995 год. Общая протяженность дорог составила 345 километров.

2000 год. На начало года общая протяженность дорог составила 402, 3 километра. В связи с внесением изменений и дополнений в Устав управления № 204 и в связи с государственной регистрацией ДРСУ № 204 с 4 декабря 2000 года переименовано в Коммунальное Шумилинское дорожное ремонтно-строительное унитарное предприятие № 204 Витебской области. Предприятие является дочерним предприятием Витебского дорожного проектно-ремонтно-строительного унитарного предприятия «Витебскоблдорстрой». Должность начальника переименована: директор.

2001 год. Общая протяженность дорог составила 530,3 километра, списочная численность работников на конец года – 97 человек, в том числе, руководящих работников, специалистов и служащих – 24 человека, рабочих – 77 человек.

2004 год. На основании решения Витебского облисполкома № 175 от 01.04.2004 г. Шумилинское дорожное ремонтно-строительное унитарное предприятие № 204 Витебской области переименовано в Коммунальное дорожное ремонтно-строительное унитарное предприятие «Шумилинское ДРСУП № 204». Внедряется новая техника. Начинается устройство автопавильонов из монолитного железобетона марки ПС-36-26-01. Появляются навесные снегоотвалы на погрузчике ТО-18. Устанавливается оборудование для мойки и сортировки щебня.

2007 год. По прогнозу социально-экономического развития предприятия планируется выполнить: реконструкции автодорог – на 282 миллиона рублей (1,3 км); текущего ремонта – на 1млрд. 570,7 млн. руб.(18,3 км); содержание автодорог – на 1млрд. 472 млн. руб.; выполнение объемов работ за счет средств Минсельхозпрода (агрозгородки) – 1.940 млн. руб.; уровень рентабельности – не ниже 8 процентов, энергосбережения – 10.



2005 год. В связи с присоединением к КУП «Витебскоблдорстрой» с 03.10.2005 года КУП «Шумилинское ДРСУП № 204» переименовано в филиал Шумилинское ДРСУ № 204 КУП «Витебскоблдорстрой».

Общая протяженность дорог – почти 640 километров.

Начальник филиала «Шумилинское ДРСУ № 204» – Кирилл Вавилович Овсянкин, общий трудовой стаж работы в дорожной отрасли которого составляет 30 лет.



Не счесть дорог на земном шаре! Но каждому человеку близки и памятливы те, по которым он сам прошел. Если же еще ты и строишь дорогу, ведешь пути от села к селу, от города к городу, приводишь в порядок проселочные дороги, содержишь в порядке мосты и фактически этим самым соединяешь людей и их судьбы – ты и вовсе счастливый избранник. Романтику дорог всегда любили поэты и песенники, самые замечательные проекты в голове ученого или проектанты не раз возникали именно в пути. Без развития дорожной сети вообще невозможно себе представить решение любых государственных задач, которые в конечном итоге ускоряют экономический рост страны, повышают конкурентоспособность отечественных товаров и услуг, в общем, улучшают жизнь людей. Ведь понятно, что успехи тех, кто строит, ремонтирует и содержит дороги напрямую сказываются на благосостоянии наших граждан. Дороги несут достойную жизнь людям, да и сами по себе отражают уровень, качество жизни. Труд дорожника, действительно, нелегкий. И это подтверждает вся история развития КУП «Витебскоблдорстрой», которая прошла перед нами в этой книге. Но есть чем гордится коллективу, который во все времена шел в ногу с жизнью, дела все, чтобы дороги наши становились год от года все лучше и качественнее, чтобы они становились красивее и все более ухоженными. А потому всегда труд дорожников будет оставаться востребованным, благородным и благодарным!



СОДЕРЖАНИЕ

История в цифрах и фактах.....	4
Наше достояние – дороги и люди.....	8
Любые дела – по плечу!.....	17
Откуда начинаются дороги.....	20
Укомплектован – значит, обеспечен.....	24
Нам дороги эти позабыть нельзя.....	28
И ветер – в помощь!.....	32
Где родился, там и пригодился.....	38
«Му-у, на компьютер кому?».....	43
Между прошлым и будущим.....	46
Страна Россония.....	52
Почти как в Швеции... ..	56
Мал золотник, да дорог.....	60
От качества труда – к качеству жизни.....	66
От конской упряжки – до компьютеров.....	72
В 30 километрах от Евросоюза.....	78
Мы служим дорогам.....	84
Дорога от порога.....	88
Здесь будут дороги. И сады!.....	92
Дорожники спешат на помощь.....	98
Века – не возраст!.....	104
«Мамонты» дорожно-строительной отрасли.....	108
И мир поедет к нам по полоцким дорогам.....	114
На работу, как на праздник.....	120
Покой им только снится.....	126
Специальные – значит, незаменимые.....	132
И дороги, и мосты, и паром... ..	136
Хроника шумилинских дорог.....	140



Дорога как призвание и жизнь

Ответственный за выпуск:

Яцевич Я. А.

разработка оригинал-макета
и подготовка электронного макета, верстка

Фрумин А. Р.

Фотографии

Богорада Д. В.,

а также из архива КУП «Витебскоблдорстрой»