



Новости

Вступил в силу новый закон

В начале года вступил в силу новый Федеральный закон «Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации». Теперь выбор страховой медицинской организации предоставляется гражданину, а не работодателю или органам власти субъектов РФ. Также человек может выбрать медицинскую организацию и врача в соответствии с законодательством.

Нововведением является и то, что полис больше не требует замены при смене страховой медицинской организации и места жительства. В 2011 году начнется процесс замены на полисы единого образца. Замена будет постепенной, старые полисы также будут действительны.

Помимо этого, застрахованным гарантируется получение медицинской помощи не только в том субъекте Российской Федерации, где получен полис, но и на территории всей страны.

Права и обязанности сторон с начала года устанавливаются нормами закона, поэтому отсутствует необходимость работодателям заключать договоры страхования со страховыми медицинскими организациями.

Учет плательщиков страховых взносов осуществляет Пенсионный фонд РФ, что снимает необходимость регистрироваться в территориальном фонде обязательного медицинского страхования.

Регистрация цен на лекарства

Распоряжением Правительства РФ утвержден новый перечень жизненно важных лекарственных средств на 2011 год. Значительным нововведением является включение в перечень ряда новых лекарств – дополнительно включено 37 новых позиций. В то же время исключено 16 средств, которые не производятся и не ввозятся в РФ. Всего в перечень жизненно важных лекарственных средств состоит из 522 наименований лекарственных препаратов. Для сравнения: в 2010 году перечень включал в себя 495 позиций.

Информация по зарегистрированным ценам публикуется на официальном сайте Министерства здравоохранения и социального развития РФ, специальном сайте Государственного реестра лекарственных средств, официальном сайте министерства здравоохранения Красноярского края и должна находиться в торговых залах аптечных учреждений всех форм собственности.

Министерство здравоохранения.

В номере:

ВЕХИ СПАРТАКИАДЫ

Спортивному празднику дорожников
Красноярья – 10 лет

Стр. 4, 5

СНЕГОПАДАМ НАПЕРЕКОР

Дела и люди Ирбейского
филиала ГП «КрайДЭО»

Стр. 6

РУССКИЕ ДЕРЕВЯННЫЕ МОСТЫ

Из истории мостового
строительства

Стр. 7



Совершенствование пассажирских перевозок

Министерство транспорта края подвело предварительные итоги общественного обсуждения критериев отбора перевозчиков на выполнение городских пассажирских перевозок.

Общественное обсуждение проводилось на сайте министерства <http://www.mintrans24.ru/>. Его участники могли оценить уже разработанные критерии отбора и внести свои предложения по совершенствованию пассажирских перевозок. За время работы интернет-площадки ее посетило более 2,7 тыс. человек.

По предварительным результатам общественного обсуждения, наиболее дискуссионными вопросами являются: дальность подхода к остановочным пунктам (800 м), интервал движения в межпиковые часы (15 мин.), число пересадок (2), расстояние между остановочными пунктами (800 м), возраст подвижного состава (10 лет), количество человек на 1 квадратный метр автобуса (5). Предложения участников обсуждения касаются создания интернет-сайта, на котором будет отображаться информация о текущем расположении транспорта по координатам ГЛОНАСС, установки информационных табло на остановочных пунктах, более активного использования мини-автобусов, уменьшения срока прохождения техосмотра и др. Подробнее с предложениями граждан можно ознакомиться на сайте министерства. Площадка будет открыта для обсуждения до конца января 2011 года.

— В основу стратегического развития общественного транспорта должна быть положена четкая законодательная база. К выполнению рейсов должны быть допущены только перевозчики, прошедшие конкурсный отбор, то есть полностью соответствующие всем требованиям. Уверен, что совместно с гражданами нам удастся определить список основных критериев отбора перевозчиков. Ведь именно от того, кто выходит на выполнение рейса, зависит качество обслуживания, и главное — безопасность пассажиров, — отметил министр транспорта края Захар Титов.

*Виктория МАМАЕВА.
Министерство транспорта края.*

Правительство Красноярского края утвердило прожиточный минимум

Величина прожиточного минимума на душу населения края — 6557 рублей.

Доклад по вопросу членам краевого правительства на заседании 18 января представил первый замминистра экономики и регионального развития края Михаил Бершадский. Он напомнил, что проектом постановления предлагается установить величину прожиточного минимума за 4-й квартал 2010 года в целом по краю в размере 6557 рублей в расчете на душу населения. По словам Бершадского, прожиточный минимум по сравнению с третьим кварталом 2010 года вырос на 1,9% — в третьем квартале он составлял 6434 рубля.

Он признал, что средняя величина прожиточного минимума за 2010 год оказывается значительно ниже прогнозной, однако объяснил это тем, что и уровень инфляции в минувшем году оказался ниже, чем ожидалось. «При установлении предложенной величины прожиточного минимума в среднем за год величина прожиточного минимума составит 6417 рублей с ростом 8,8% к уровню 2009 года. Это существенно ниже величины базового прогноза. Первоначальным прогнозом, внесенным на 2010 год в 2009 году, предусматривалась величина 6809 рублей, однако в течение года существенно пересматривалась инфляция — она оказалась ниже, чем ожидалось, и установленный уровень ей соответствует», — сообщил Бершадский.

NewsLab.ru.

Платные магистрали

До 2016 года в России появится три тысячи километров платных дорог. Среди них будут как уже существующие участки трасс, так и новые магистрали, пишет газета «Ведомости» со ссылкой на первого заместителя председателя правления государственной компании «Автодор» Сергея Кельбаха.

Среди новых дорог, за проезд по которым будет взиматься плата, называются скоростная магистраль Москва — Санкт — Петербург, ЦКАД в Московской области, кольцевой маршрут в районе Приморской рекреационной зоны в Калининградской области, а также трассы Москва — Казань и Санкт-Петербург — граница с Казахстаном.

Кроме того, «Автодор» намерен ввести плату за проезд по некоторым участкам уже существующих дорог, которые в ближайшее время будут отремонтированы и расширены. В частности, речь идет о трассе М4 «Дон», соединяющей Москву и Новороссийск. При этом, как отметил Кельбах, каждая платная дорога будет иметь бесплатные альтернативные маршруты объезда.

Как сообщалось ранее, в 2011 году «Автодор» намерен продолжить строительство скоростной трассы Москва — Санкт-Петербург, которая будет сдана в эксплуатацию к 2018 году. В 2011 году российские дорожники также проведут реконструкцию дороги М4 «Дон», первый платный участок которой был открыт в начале декабря 2010 года.

Всего в 2011 году «Автодор» потратит 80 миллиардов рублей на строительство и ремонт федеральных дорог, которые в дальнейшем станут платными.

Auto.Lenta.Ru.

Новые километры

Траты в 2011 году у госкорпорации «Российские автомобильные дороги» («Автодор») составят примерно 78 млрд. рублей.

Основная проблема России будет планомерно решаться. Финансовый план «Автодора» на 2011 год обсудили на заседании наблюдательного совета в конце минувшего года. Так, на строительство и ремонт российских дорог будет направлено 50 млрд. рублей, на содержание дорог — 613 млн. рублей, на ремонт и капремонт — свыше 10 млрд. рублей, инвестиционный фонд составит 17,3 млн. рублей. В то время как в 2010 году расходы госкомпании составляли примерно 35,2 млрд. рублей.

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» в рамках проведения госпрограммы на период 2010-2015 годов собирается построить 537 км и провести реконструкцию 934 км автомобильных дорог.

Программа — в действии

Красноярский край получит 403 млн. рублей из федерального бюджета на борьбу с безработицей.

Правительство Российской Федерации согласовало программу Красноярского края по снижению напряженности на рынке труда на 2011 год. Финансирование программы составит около 427 млн. рублей, из которых 403 млн. будут выделены из федерального бюджета.

Долгосрочная целевая программа «Снижение напряженности на рынке труда Красноярского края» реализуется начиная с 2009 года. В 2011 году приоритетом программы становится кадровое обеспечение потребностей развития и модернизации экономики края, а также целевая поддержка отдельных категорий граждан и территорий.

В частности, программой предусмотрена организация профессионального обучения и стажировки работников, находящихся под угрозой увольнения, сотрудников предприятий, осуществляющих реструктуризацию и модернизацию производства в соответствии с инвестиционными программами. Также запланировано переобучение женщин, работающих во вредных и тяжелых условиях; женщин, находящихся в отпуске по уходу за ребенком до трех лет.

Продолжится организация общественных работ, временного трудоустройства для работников системообразующих и градообразующих предприятий, находящихся под угрозой увольнения, а также граждан, проживающих в монопрофильных городах и поселках с напряженной ситуацией на рынке труда.

За счет средств программы будут продолжены такие направления, как стажировка выпускников, содействие трудоустройству инвалидов, родителей, воспитывающих детей-инвалидов, многодетных родителей; поддержка безработных граждан, открывающих свое дело; адресная поддержка жителей края, готовых переехать для трудоустройства в другой местности.

Планируется, что в рамках программы различные виды государственной помощи и поддержки получат не менее 12 тысяч жителей края.

Агентство труда и занятости населения.

Получен сертификат

Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю получило сертификат системы менеджмента качества.

В конце 2010 года экспертная комиссия ассоциации по сертификации «Русский Регистр» приняла решение о выдаче сертификата системы менеджмента качества для КГБУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю».

Сертификация учреждений, осуществляющих функции государственного заказчика всех видов дорожной деятельности — одно из направлений модернизации дорожной отрасли, поскольку такие организации определяют основные направления развития дорожного комплекса на региональном уровне.

Грамотная управленческая система обеспечивает высокое качество работы организации, которое достигается за счет четкого пони-

мания каждого сотрудника своих функций во всех возможных производственных ситуациях. Наличие сертификата системы менеджмента качества является доказательством эффективной работы такого коллектива в целом.

Для получения сертификата менеджмента качества специалисты Управления автодорог проработали существующую документацию, лежащую в основе деятельности сотрудников, начиная от должностных инструкций и заканчивая приказами и распоряжениями руководителя. После чего эти базовые документы претерпели определенные изменения, которые были направлены на упорядочивание деятельности учреждения: была усовершенствована организационная структура, исключая двойное соподчинение и проработаны горизонтальные связи между отделами.

После получения сертификата, ассоциация «Русский Регистр» каждый год будет проводить инспекционный контроль работы Управления автодорог, а раз в три года будет проходить ресертификация учреждения, когда полученный ранее сертификат будет необходимо подтвердить.

Совершенствование системы управления позволит не просто идти «в ногу» со временем, это обеспечит максимальную вовлеченность всех сотрудников в единый процесс качественной работы, что является неотъемлемой составляющей современного продуктивного учреждения.

Пресс-служба КГБУ «КруДор».



мания каждого сотрудника своих функций во всех возможных производственных ситуациях. Наличие сертификата системы менеджмента качества является доказательством эффективной работы такого коллектива в целом.

Для получения сертификата менеджмента качества специалисты Управления автодорог проработали существующую документацию, лежащую в основе деятельности сотрудников, начиная от должностных инструкций и заканчивая приказами и распоряжениями руководителя. После чего эти базовые документы претерпели определенные изменения, которые были направлены на упорядочивание деятельности учреждения: была усовершенствована организационная структура, исключая двойное соподчинение и проработаны горизонтальные связи между отделами.

После получения сертификата, ассоциация «Русский Регистр» каждый год будет проводить инспекционный контроль работы Управления автодорог, а раз в три года будет проходить ресертификация учреждения, когда полученный ранее сертификат будет необходимо подтвердить.

Совершенствование системы управления позволит не просто идти «в ногу» со временем, это обеспечит максимальную вовлеченность всех сотрудников в единый процесс качественной работы, что является неотъемлемой составляющей современного продуктивного учреждения.

Пресс-служба КГБУ «КруДор».

Коллектив государственного предприятия Красноярского края «Дорожно-эксплуатационная организация» выражает глубокое соболезнование генеральному директору ГП «КрайДЭО» Анциферову Игорю Александровичу в связи со смертью его матери **Анциферовой Александры Григорьевны**, ушедшей из жизни 19 января 2011 года в возрасте 80 лет.

Зверздинов А.И., Мутаев Г.А., Швайко Ф.И., Михайлов Г.В., Баранова В.П., Ястремский Ю.А., Коростелев А.В., Масловская Н.И., Кузнецов Н.В., Соловьева Е.Ю., Логинов В.А., Дмитриев А.А., Васильев В.М., Якубович С.В., Когодеев В.К., Федорцов В.И., Поздняков А.Г., Ортиков В.В., Стариков А.Г., Кузнецов С.А., Архипов И.С., Пинчук А.В., Бумага В.С., Ортиков В.А., Эпов В.П., Козелепов Н.Д., Головинский А.П., Анашкин А.Г., Зарецкий В.В., Никитина В.Г., Жагурина Т.А., Саулов Ю.В., Лямин А.Г., Туруханов В.А., Архипов А.И., Становой Д.И., Кобзев Б.М.

Дороги его жизни

Памяти Почетного дорожника, Почетного работника транспорта России Сергея Павловича Портнягина

Детские годы Сергея Портнягина прошли в поселке Мотыгино. Как и многие его сверстники, мальчишкой мечтал о небе, собирался поступать в летное училище. Но судьба распорядилась иначе. Был учителем физкультуры в Новоангарской средней школе, служил в армии. А после – стал студентом автомобильного факультета КИСИ.

Успешный студент, общественник, комсорг, он был избран командиром студенческого строительного отряда факультета, который занимался строительством на острове Диксон и архипелаге Северная Земля. Строили надежно, вкладывая в дело весь свой молодой задор и душу. Наверное, потому и сегодня, спустя много лет, те постройки надежно служат людям.

Ребята участвовали и в строительстве участка автодороги Красноярск – Енисейск. В то время Сергей Портнягин даже не догадывался, что эта дорога станет главной в его жизни, его судьбой.

После окончания вуза молодой специалист Портнягин получает распределение в Минусинское ДРСУ – прорабом. А через полгода, в 1980-м, вызвал его к себе директор «Красноярскавтодора» Петр Алексеевич Старовойтов: «Будешь, Сергей, дороги на Север строить!». Так в 25 лет Сергей Павлович стал начальником Лесосибирского ДРСУ. Это была работа напряженная, труд, которому отдавались все силы.

Ко времени назначения Сергея Павловича Портнягина начальником ДРСУ дорога Красноярск – Енисейск строилась с переменным успехом уже 20 лет. Строилась потихоньку и... разрушалась без должного содержания. Так что приходилось начинать «с нуля». От прежних сомнений в правильности выбора своего пути у Портнягина теперь не осталось и следа – дело захватило целиком.

Первое, что предпринял молодой руководитель, – организовал работу в две смены. Теперь дорожники могли выполнять гораздо больший

объем, да и качество заметно повысилось.

Преодолевать «сопротивление материала» приходилось всегда. Так, в начале 90-х, когда произошел развал страны и одни руководители попросту растерялись, а другие, «сориентировавшись в обстановке», бросили свои коллективы и кинулись в коммерческие структуры, Сергей Павлович Портнягин «не смог переступить через себя и бросить на произвол судьбы предприятие, людей, вместе с которыми был построен не один десяток километров дорог, и которые верили и надеялись на тебя». Это его слова, и их искренность подтвердило само время. И сегодня благодаря ему сохранен весь коллектив дорожников, сохранена и структура предприятия, его базы и дорожная техника.

С людьми Сергей Портнягин работать умел и любил. Считал, что для настоящего руководителя мало быть классным профессионалом своего дела. Главное – взаимодействие с коллективом, умение найти подход к каждому человеку.

За все время его руководства Лесосибирским ДРСУ, реорганизованным позже в УСЕТ, состав коллектива практически не менялся. Что удерживало здесь людей?

– Мы старались создавать такие условия, – объяснял Сергей Павлович, – чтобы каждый чувствовал себя на своем месте, чтобы видел результаты своего труда. Строили своим работникам жилье, выплачивали достойную зарплату. И, конечно, старались, чтобы техническое оснащение предприятия было на должном уровне.



В 2002-2004 годах Сергей Павлович, работая в «Красноярскавтодоре», который к тому времени оказался на пороге банкротства из-за колоссальной кредиторской задолженности, сумел в критических условиях в короткие сроки разработать и реализовать комплекс необходимых антикризисных мер. Справившись со сложнейшей задачей, он в 2004 году вернулся в Лесосибирск, создав дорожное предприятие ГП КК «Лесосибирск-Автодор», где сегодня работают более 400 человек.

Важнейшим событием для предприятия – и это тоже несомненная заслуга Сергея Павловича Портнягина – стало открытие автозимника протяженностью около 500 километров на север, где проживает значительная часть населения Енисейского района. В отсутствие малой авиации эта транспортная артерия является единственным путем доставки продуктов питания и горюче-смазочных материалов в труднодоступные местности. Автозимник, имеющий огромное социальное значение для Енисейского и Туруханского районов, позволяет выезжать местным жите-

лям в райцентры и Красноярск.

На протяжении нескольких лет Сергей Павлович Портнягин являлся депутатом горсовета Лесосибирска. Его знали и любили не только дорожники, но и все горожане, уважали за готовность помочь, за верность избранному делу.

Жизненным кредо Сергея Портнягина всегда было правило – ко всем возникающим в жизни ситуациям относиться без излишнего драматизма, добросовестно выполнять свою работу. И девизу этому он следовал всегда.

Каждый человек оставляет на земле свой след. Но далеко не у каждого он столь нагляден и полезен для людей. Для дорожника, возможно, не найдется лучшего памятника, чем построенные и благоустроенные дороги, которые прослужат еще много лет, напоминая своим существованием о непростом и самоотверженном труде, который был вложен в каждый километр пути.

Добрую и светлую память о Сергее Павловиче Портнягине навсегда сохранят те, кто знал и работал с этим удивительным, добрым и чутким человеком.

Дорожник по призванию

*Ушел из жизни Человек,
Романтик, связанный с дорогой.
Сибири подарил свой век,
Ушел... и тяжело стало многим.*

*Не лицемерил, не лукавил
И не готовил яд для стрел.
Он не играл в «бои без правил»
Зловонных мыслей, слов и дел.*

*Он поступал совсем иначе
И сеял светлое зерно...
Кто зло творил, прозрев,
заплачет,
В своем глазу найдя бревно.*

*Ему не чужд был ни Есенин,
Ни Шостакович, ни Грабарь.
Любил он песен мир весенний,
Суров он был, но не сухарь.*

*Тебе и мне он был как брат,
Не раз проверен в общей связке.
Открыт душой снегам, ветрам,
Он точно жил не по подсказке.*

*Остановись, умерь свой бег!
Тот, кто миры открыв
для многих,
Ушел из жизни ЧЕЛОВЕК,
Что сердцем проложил дороги.*

Владислава ЛЕНДАЛЬ,
председатель Совета литературного объединения «Зарница»,
Лесосибирск.

8 января 2011 года скоропостижно скончался

ПОРТНЯГИН Сергей Павлович,

генеральный директор государственного предприятия «Лесосибирск-Автодор». Дорожники Красноярского края выражают соболезнование родным и близким Сергея Павловича.

Портнягин Сергей Павлович беззаветно служил дорожной отрасли края 30 лет. Любовь к своему делу и высокий профессионализм позволили ему пройти путь от прораба до руководителя одного из передовых дорожных предприятий России.

Судьба Сергея Павловича еще со студенчества была связана с северными территориями Красноярского края, когда он, возглавляя студенческий отряд «Эдельвейс», выезжал на Крайний Север для строительства жилья и аэродрома на острове Диксон и архипелаге Северная Земля. После окончания института в 1979 году Сергей Павлович был направлен на работу в г. Минусинск, откуда уже через год был переведен в г. Лесосибирск. Возглавив «Лесосибирск-Автодор», он отвечал за транспортную доступность северных районов Красноярского края.

В 2002-2004 годах Сергей Павлович руководил одной из крупнейших подрядных дорожных организаций региона — «Красноярскавтодор». Этот период, по его признаниям, был одним из самых трудных в жизни.

Сергей Павлович являлся человеком высоких гражданских позиций, подтверждением тому служило неоднократное избрание его депутатом го-

родского Совета г. Лесосибирска.

Биография Сергея Павловича Портнягина является достойным примером добросовестного труда, огромной самоотдачи и любви к избранному делу, целеустремленности и высокого профессионализма.

Сергей Павлович был человеком, высоко ценившим дружбу, знал законы подлинного товарищества. Он всегда был готов прийти на помощь – и добрым советом, и конкретным делом.

Светлая память о Сергее Павловиче Портнягине навсегда останется в наших сердцах.

*Выражают соболезнование коллективы:
министерства транспорта Красноярского края,
Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю,
Лесосибирск-Автодора, Енисейского филиала Лесосибирск-Автодора, Ачинского ДРСУ,
Балахтинского ДРСУ, Большемуртинского ДРСУ,
Каратузского ДРСУ, Минусинского ДРСУ, Назаровского ДРСП, КрайДЭО и ее филиалов (Абанского, Березовского, Бирилюсского, Боготольского, Богучанского, Большеулуйского, Дзержинского, Емельяновского, Ермаковского, Ирбейского, Канского №1, Канского №2, Кежемского, Красноярского, Курагинского, Манского, Мотыгинского, Новоселовского, Партизанского, Рыбинского, Саянского, Тасеевского, Шарыповского, Шушенского), Мостовик-Центра, Мостремстроя, Сибмостремонта, Индор-Енисей, Сибстройлизысканий, Ачинской ДПМК, Красноярской ДПМК, ДСК.*

Согласовано:

Министр транспорта
Красноярского краяЗ.Л.Титов
2010 г.Утверждаю
РуководительКГБУ «Управление
Автомобильных дорог
по Красноярскому краю»С.Ф.Зяблов
23.12.2010 г.

Согласовано:

Председатель
Красноярской территориальной
Организации профсоюзаВ.Г.Медведев
23.12.2010 г.

ПОЛОЖЕНИЕ

о проведении IX зимней Спартакиады работников дорожной отрасли Красноярского края 2011 г.

1. Цели и задачи

IX зимняя Спартакиада работников дорожной отрасли края проводится с целью популяризации физической культуры и спорта среди работников отрасли, вовлечения их в регулярные занятия физической культурой и спортом, пропаганды здорового образа жизни.

2. Сроки и место проведения

Спартакиада проводится в два этапа:

I этап – соревнования внутри коллективов – декабрь 2010 г. – март 2011 г.

II этап – финальные соревнования Спартакиады 17-20 марта 2011 г. в санатории «Красноярское Загорье». День приезда в «Красноярское Загорье» – 17 марта до 17 часов.

Заседание главной судейской коллегии совместно с представителями команд состоится 17 марта в 17.30.

3. Участники и участвующие организации

В соревнованиях I этапа принимают участие работники подразделений и организаций дорожной отрасли, допущенные к соревнованиям по состоянию здоровья. К участию в финальных соревнованиях Спартакиады II этапа допускаются работники подразделений и организаций, проработавшие не менее 6 месяцев и допущенные к соревнованиям по состоянию здоровья. К финальным соревнованиям II этапа не допускаются учащиеся и студенты дневной формы обучения.

Состав команды от каждой дорожной организации – 11 чел., в том числе руководитель предприятия (организации).

4. Программа II этапа Спартакиады

ЛЫЖНЫЕ ГОНКИ

1. Руководители предприятий и организаций – дистанция 1 км. Руководители, закончившие дистанцию, при подведении общекомандных итогов приносят своей команде 5 очков.

2. Мужчины – 3 км. Возрастные группы: 18-35 лет (1976 год рожд. и моложе)

36-45 лет (1966–1975 год рожд.)

46 лет и старше (1965 год рожд. и старше)

3. Женщины – 2 км. Возрастные

группы: 18–35 лет (1976 год рожд. и моложе)

36-45 лет (1966–1975 год рожд.)

46 лет и старше (1965 год рожд. и старше)

Состав команды – 3 мужчин, 3 женщины. В зачет идут 2 лучших результата у мужчин и 2 лучших результата у женщин, независимо от возрастной группы. Стиль – свободный.

АРМСПОРТ (БОРЬБА НА РУКАХ)

Состав команды – 1 мужчина в любой весовой категории.

Соревнования личные, проводятся в весовых категориях: до 80 кг и свыше 80 кг. Взвешивание участников проводится непосредственно перед соревнованиями. Одновременно со взвешиванием проводится жеребьевка. Участник, не прошедший взвешивание, к соревнованиям не допускается.

Соревнования проводятся по олимпийской системе

МИНИ-ФУТБОЛ НА СНЕГУ

Состав команды – 7 человек. Одновременно в игре участвует 6 игроков, в том числе 1 вратарь. Количество обратных замен не ограничено. Игра проводится в два тайма по 5 минут без перерыва, мячом № 5. Соревнования проводятся по олимпийской системе. Пенальти пробивается с 6 метров. В случае удаления одного из игроков команда играет в меньшинстве 3 мин. Гол не засчитывается, если мяч забит непосредственно броском от ворот.

ПЕРЕТЯГИВАНИЕ КАНАТА

Соревнования проводятся по олимпийской системе. Состав команды – 6 человек. Каждая встреча между двумя командами проводится до двух побед.

МЕТАНИЕ ВАЛЕНКИ

Состав команды – 2 человека (1 мужчина и 1 женщина). Валенок метается на дальность.

Каждому участнику дается 2 попытки. Победитель определяется по лучшему результату.

НАРДЫ (МУЖЧИНЫ)

Состав команды – 1 человек. Порядок проведения соревнований определяется судейской коллегией в зависимости от количества участников.

«ЧАПАЕВ» (ЖЕНЩИНЫ)

Состав команды – 1 человек. Порядок проведения соревнований определяется судейской коллегией в зависимости от количества участников.

КОМПЛЕКСНАЯ ЭСТАФЕТА

Состав команды – 6 человек.

1 этап – транспортировка участника на автомобильной камере – 100 м. (2 участника без лыж перемещают (буксируют) любого участника на накаченной камере на дистанцию 100 м. Наличие автомобильной камеры команды обеспечивают самостоятельно).

2 этап – бег на мини-лыжах с палками. Дистанция – 500 м (мужчина).

3 этап – бег на мини-лыжах с палками. Дистанция – 500 м (женщина).

4 этап – бег на лыжах (без палок) с флагом организации – 500 м (мужчина).

КЁРЛИНГ

Соревнования проводятся среди руководителей организаций.

Соревнования проводятся на ледовой площадке. На одной стороне площадки находится «мишень-дом». «Дом» состоит из четырех concentрических окружностей диаметром 3, 2, 1 и 0,5 метра. На другой стороне площадки на расстоянии 7 метров от «дома» находится линия, от которой выполняются броски скользящего по льду деревянного цилиндра (камня) в «мишень-дом». Диаметр камня 22-25 см, высота – 8-10 см. На одном торце камня находится ручка для удержания его во время толкания.

Каждый участник выполняет по пять зачетных бросков. При попадании в «дом» участник получает 20, 15, 10 или 5 очков в зависимости от того, в какой окружности оказался камень. Общий результат участника определяется по сумме трех бросков.

СМОТР-КОНКУРС

ГРУПП ПОДДЕРЖКИ

В смотре-конкурсе участвуют группы поддержки команд. При подведении итогов смотра-конкурса учитывается оформление группы поддержки (форма, плакаты).

За участие в смотре-конкурсе в общекомандном зачете команда получает 10 очков.

5. Определение победителей финальных соревнований

Победитель в общекомандном зачете определяется по наибольшей сумме очков, набранных в каждом виде программы. За 1 место в каждом виде программы команда получает 35 очков, за 2 место – 32 очка, за 3 место – 30 очков, за 4 место – 29 очков и т.д. минус одно очко. За 32 место команда получает одно очко. При равенстве очков у двух и более

команд победитель определяется по наибольшему количеству первых мест, в случае равенства этого показателя – по количеству вторых мест, затем третьих мест. При подведении общекомандных результатов в комплексной эстафете, лыжных гонках и мини-футболе результаты подсчитываются с коэффициентом 2.

6. Финансирование

Все расходы по проведению финальных соревнований Спартакиады несет фонд «Дорожник» (размещение, питание, оплата судейства, аренда спортоборудований, награждение, приобретение спортивного инвентаря, канцелярских принадлежностей) согласно смете расходов, утвержденной попечительским советом фонда «Дорожник». Расходы по проезду к месту финальных соревнований, суточные в пути несут командующие организации.

7. Награждение

Команда, занявшая I место в финальных соревнованиях Спартакиады в общекомандном зачете, награждается памятным кубком и грамотой. Команды, занявшие II и III места в общекомандном зачете, награждаются грамотами. Участники финальных соревнований Спартакиады, занявшие I-III места в отдельных видах программы, награждаются медалями и грамотами.

8. Заявки

Предварительные заявки на участие в финальных соревнованиях Спартакиады представляются в КГБУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» до 21 января 2011 года (телефон для справок: 211-61-64). Именные заявки подаются в главную судейскую коллегию в день приезда. Оплату за участие в Спартакиаде необходимо произвести до 15 февраля 2011 г. Именная заявка подписывается руководителем и представителем команды, заверяется подписью и печатью врача. В мандатную комиссию на каждого участника представляются: паспорт, трудовая книжка (подлинник), страховой медицинский полис.

Заместитель руководителя
КГБУ «КруДор»
Г.Т. ФРОЛОВ



Вехи Спартакиады

Как стремительно летит время. Казалось бы, еще совсем недавно собирались коллективы дорожников на свою первую Спартакиаду в Шушенском. На базу «Искра» в тот ясный августовский день 2001 года съехались автобусы с представителями дорожных организаций со всего края. У всех было радостное, приподнятое настроение. Еще бы – такое событие! Участникам Спартакиады направил свое приветствие губернатор Красноярского края Александр Лебедь: «Пусть I Спартакиада работников дорожной отрасли на шушенской земле станет хорошим зарядом духа и бодрости для вашего высокопроизводительного и творческого труда на трассах Красноярья».



А как торжественно проходила церемония открытия! 11 августа под аплодисменты зрителей по дорожке стадиона выходили колонны участников – спортивные команды 24 дорожных организаций.

С пожеланиями спортсменам успешных выступлений на спортивных площадках выступил председатель оргкомитета Спартакиады, начальник КГУ «КруДор» Сергей Филиппович Зяблов.

А разве можно забыть тот волнительный момент, когда на стадионе появился флаг Спартакиады, когда был зажжен огонь Спартакиады. И с каким азартом проходили состязания в самых разных видах спорта!

Эстафету летней Спартакиады подхватил зимний спортивный праздник – в санатории «Красноярское Загорье».

И вот уже в течение 10 лет, год за годом Спартакиада набирает потенциал. Каждое дорожное предприятие борется за лучшие показатели в спорте. Участие в Спартакиадах стало престижным, ведь это показатель жизнеспособности предприятия, показатель того, что коллектив его полон энтузиазма. Дорожники Красноярья создали отличную традицию проведения отраслевых спортивных соревнований в крае. В основе их – привлечение к спорту широких масс, выбор здорового образа жизни.

Привлекательность Спартакиад дорожников еще и в том, что каждый очередной спортивный праздник готовит участникам новые сюрпризы. Появляются новые, необычные виды состязаний. Это и соревнования по перепилровке бруса, по дальности метания валенка. Вот и в этот раз участники очередной Спартакиады в «Красноярском Загорье» кроме основных, уже традиционных видов спорта ждут соревнования по нардам и необычной игре в шашки – «Чапаев».



Правила игры «Чапаев»

В начале игры на шахматной доске шашки противоположных цветов (по 8 штук) расставляются в два ряда напротив друг друга, после чего игроки по очереди пытаются щелчком выбить чужие шашки, при этом оставляя свои в игре. Если игрок роняет свою шашку или не выбивает чужую, то ход передается противнику. Игрок, выбивший все чужие шашки, передвигает свои на одну линию вперед.

В начале игры шашки могут расставляться в виде разнообразных групп и фигур, образовывая, таким образом, разные «рода войск».

Игра длится несколько раундов (от семи и выше). После шестого раунда ряды шашек становятся друг напротив друга. Проигравший после шестого раунда должен отступить на одну линию назад. Побеждает тот, кто выбьет вражеские шашки с последней линии.

Некоторые приемы

В зависимости от вариаций правил существует прием, именуемый «ножницами»: если шашка оказывается между двумя шашками другого цвета, то разрешается в свой ход, зажимая пальцами две шашки, одновременным щелчком выбить шашку противника.

Еще один прием – «штыковая атака» (разрешается, если расстояние между двумя шашками разного цвета менее толщины шашки, поставленной на ребро) – удар тычком по своей шашке для выбития шашки противника.

Специфические правила

1. Перевернувшаяся шашка считается «предателем» или «перебеж-

чиком» и используется противником. Если шашка становится на ребро, оба игрока имеют право одновременно дуть на нее, пока она не ляжет плашмя или не слетит с доски.

2. Если шашка зависла на краю доски, то ее следует проверить. Для этого щелчком большого пальца шашка подкидывается за висящий край в сторону доски. Если при падении шашка перевернулась, то ее считают предателем, если накрыла чужую шашку, то шашка противника «берется в плен», если же шашка встала «на ноги», то игрок продолжает использовать ее, как обычно.

3. В случае, когда два ряда шашек устанавливаются на соседних рядах доски, то игрок, делающий первый ход, имеет право потребовать установить шашки для «штыковой атаки» – то есть в непосредственное соприкосновение. Если противник не желает этого, он имеет право отойти на шаг назад.

4. В случае, если все шашки противника выбиты, но победитель не потерял ни одной своей шашки, он передвигается вперед сразу на два ряда; если при этом он действовал только одной шашкой, – на три ряда.

5. Игрок, припертый к последней линии, имеет право первого удара, «удара последней надежды», поскольку иначе умелый игрок может победить всухую, не дав сопернику вступить в игру. Это правило иногда ассоциируют с эпизодом из фильма «Чапаев», когда «белые» устраивают психологическую атаку.

6. При игре на складной доске, чтобы «линия фронта» – перегиб доски – не мешала полету шашек, доску могут разворачивать на 90 градусов.



Снегопадам наперекор

Стояло утро первого морозного дня после обильных снегопадов. Перед конторой Ирбейского филиала «КрайДЭО» рабочие обсуждали предыдущие рабочие смены:

– КДМ еле идет, переключаешься с третьей на четвертую да обратно. Снега уйма, через лопату перехлестывает. И все сыплет и сыплет: туда пойдешь, очистишь, а на обратном пути уж и не видно, что проходил.

У дорожников заканчивалась разрядка. Получив путевку, водитель Владимир Федоров направился к своей комбинированной дорожной машине (КДМ) – КамАЗу, оборудованному снегоуборочной лопатой и спецкузовом для посыпки проезжей части противогололедной смесью. Я поехал с ним, чтобы понаблюдать, как производится снегоочистка.

«На обед не ждите»

В салоне закрепленного за Федоровым КамАЗа царили чистота и порядок – сразу видно, что за машиной он тщательно следит и ухаживает. Работающий двигатель уже успел нагреть воздух в кабине, после уличного мороза показалось особенно комфортно. Прикрепленная к потолку веточка пихты напоминала о недавних новогодних праздниках и создавала почти домашний уют. Заняв водительское место, Владимир Митрофанович скинул теплый бушлат, бодро размял плечи:

– Ну-с, включаем светомузыку!

Щелкнул переключателями, фары загорелись ближним светом, на крыше замигал желтый маячок. Поехали! Перед Ирбеем водитель остановился, позвонил с сотового телефона домой:

– На обед меня не ждите, я на тайгу пошел.

На несколько минут покинул кабину, прикрыл двигатель пленкой, чтобы снег не налетел – когда его много, такое бывает. Приготовления были закончены, начиналась настоящая работа.

По райцентру мы проехали медленно – в населенном пункте приходилось действовать аккуратно, чтобы отлетающие снежные комки никого не зацепили, ничего не повредили. Зато за его пределами Владимир Митрофанович поддал газу. Недаром навесное оборудование КДМ официально называется скоростным отвалом. КамАЗ пошел со скоростью до 60 километров в час. И снег из-под лопаты полетел в сторону широкой волной, взмывая выше кабины. Незабываемое зрелище! КамАЗ так и норовил потерять управление, «прыгнуть» в сторону от неподатливой снежной массы. Водитель удерживал его опытной, уверенной рукой. Невольно закралась тревожная мысль: а ведь под снегом может затаиться препятствие посерьезнее.

Если встретить его на скорости...

– Бывает, – спокойно констатировал Федоров. – И каменные глыбы случалось выковыривать, и бревна, и по осени в еще не смерзшийся грунт зарываться. Впрочем, как оказалось, подобные инциденты случаются редко. У дорожников глаз наметан, обычно и под снегом препятствие замечают. Кроме того, за годы работы дороги в районе они изучили досконально, каждую рытвину знают, как родную.

Нелегка работа

Путь наш лежал по холмистой местности, подъем сменялся спуском.

– Убрав снег с дороги, эти участки будут посыпаться противогололедной смесью, – пояснил Федоров. – Склоны, вроде пологие, но груженому лесовозу на подъеме достаточно легкой заминки при переключении передачи. Пробуксанет – и все, встал. У нас самих такое бывает: остановился, чтобы начать посыпку, а стронуться уже не можешь. Приходится сыпать немного смеси, спускаться на посыпанный участок и оттуда начинать движение.

Рассказывал Владимир Митрофанович и о других, более серьезных участках дорог. Например, расчищая путь в Минушку после сильного снегопада, в деревню спустился, а обратно подняться так и не смог. Сотовой связи в таежной части района нет, пришлось там ночевать, пока на следующий день не прибыл К-700, не вытянул. А чего стоит маршрут на Петропавловку и Бычковку, где недавно лесовоз на крутом и продолжительном спуске потерял управление и ухнул в семиметровый обрыв. Хорошо, водитель успел выскочить. Иной раз, чтобы посыпать этот склон, приходится идти на разные ухищрения, подниматься задним ходом, разбрасывая противогололедную смесь себе под колеса, иначе по снежному

накату не забраться. Много сложностей в работе дорожников. Но выполнять ее необходимо, и Федоров – водитель с 35-летним стажем – делает это с удовольствием, к чему он тянулся с детства.

За Талым мы остановились, хлебнули горячего чая из термоса и, взбодренные, двинулись дальше, повернув на развилке на Успенку. И снова потянулись навстречу безбрежные просторы зимней тайги. А от лопаты все неслась широкая белая волна, осыпая снегом кустарники по правую сторону от нас. Красотами лучше любоваться, проезжая по расчищенной дороге, а не застревая в сугробах.

Возвратившись из Успенки, ушли по другому направлению зна-

XXI век не отменяет ручного труда, в ближайшие годы этого вообще вряд ли стоит ожидать. Но все же в последнее время постепенно внедряется техника, которая облегчает дорожникам задачи. Например, новый трактор со шнекоротором, на котором вот-вот должен был подъехать Федор Калмыков. Так что на труднодоступных участках вплотную к дорожным ограждениям и бордюрам на мостах, где раньше приходилось справляться исключительно руками, сейчас задействуется техника. Есть еще один новый МТЗ – с косой лопатой и снегоуборочной щеткой. На нем очень удобно чистить остановки.

Не доезжая до Талого обнаружили, что настал обеденный час, остановились на обочине и с удовольствием подкрепились. Хлеб да сало, чай с конфетами и пряниками – что еще на природе нужно? С новыми силами мы отправились дальше по дорогам района. Березовка, Ново-Александровка,



Мастер Константин Боссердт

комой развилки, в Степановку. Обогнали трактор «Беларусь» дорожной службы, за рулем которого сидел Федор Калмыков, и грейдер с Сергеем Кавуненко. Они ехали расчищать мост через Кунгус.

Помогать людям

В ожидании подхода техники на мосту уже работала бригада дорожников. Николай Белых, Руслан Костеров и Юрий Лихолит во главе с дорожным мастером Константином Боссердтом вручную сноровисто убирали снег на пешеходных дорожках и в «карманах». Мост старый, деревянный, в аварийном состоянии, давно нуждающийся в капитальном ремонте. Потому и сузили «карманами» проезжую часть, чтобы колеса транспортных средств не попадали на прогнившие, ставшие ненадежными участки покрытия.

Молодой мастер Константин Боссердт трудится сравнительно недавно. После школы получил высшее технологическое образование, специальность – эксплуатация перегрузочного оборудования портов и транспортных терминалов. Дорожная служба не совсем его профиль. Летом – на асфальтном заводе – еще близко к профессии, зато зимой – непосредственно на дорогах – навыки требуются другие. Но за два с лишним года работы он успел поднатореть, да и старшие опытные работники в случае чего всегда придут на помощь, так что с обязанностями Константин успешно справляется. Кроме организаторской деятельности, не чурается наравне с подчиненными помахать лопатой.

Сергеевка, Ново-Троицкое... У главы Сергеевского сельсовета Петра Микулича с филиалом «КрайДЭО» заключен договор, поэтому мы не только проезжали по намеченному маршруту до автобусной остановки, но и расчищали другие улицы входящих в сельсовет деревень.

Дошла очередь и до внутрипоселенческих дорог. Как рады нам были деревенские жители, получая по-настоящему проходимые пути, а не просто пробитые в сугробах колеи. От этого на душе невольно становилось теплее. Пробиваясь к окраинам селений, иногда непросто было развернуться. Вечная проблема КДМ на периферийных улицах, и даже возможности дорожной машины не всегда позволяют легко ее решить. Впрочем, у Владимира Митрофановича по этой части уже имелся недюжинный опыт, он справлялся без особого труда.

Возвращались мы, с точки зрения дорожника, сравнительно рано, уложились в регламентированный рабочий день. Накануне, когда с неба сыпало больше декадной нормы в день, Федоров с коллегами выходил на смену в пять утра и освобождался только часам к десяти вечера. Перед Ирбеем навстречу нам попала другая КДМ, она сыпала дорожку противогололедной смесью мелкого щебня вперемешку с солью, делая трассу полностью пригодной для движения. Дорожники выполнили свою задачу. До следующего гололеда или метели.

Сергей СЕЛИГЕЕВ.
Фото автора.



Водитель КДМ Владимир Федоров

Русские деревянные мосты

История деревянного мостостроения в нашей стране до сих пор не являлась предметом специального изучения. Этой теме посвящены лишь самые краткие упоминания и простые перечисления памятников в общих работах и популярных очерках, посвященных истории мостостроения в целом и русскому деревянному зодчеству. В настоящей статье сделана попытка систематизировать русские деревянные мосты исторически сложившихся и ныне существующих типов.

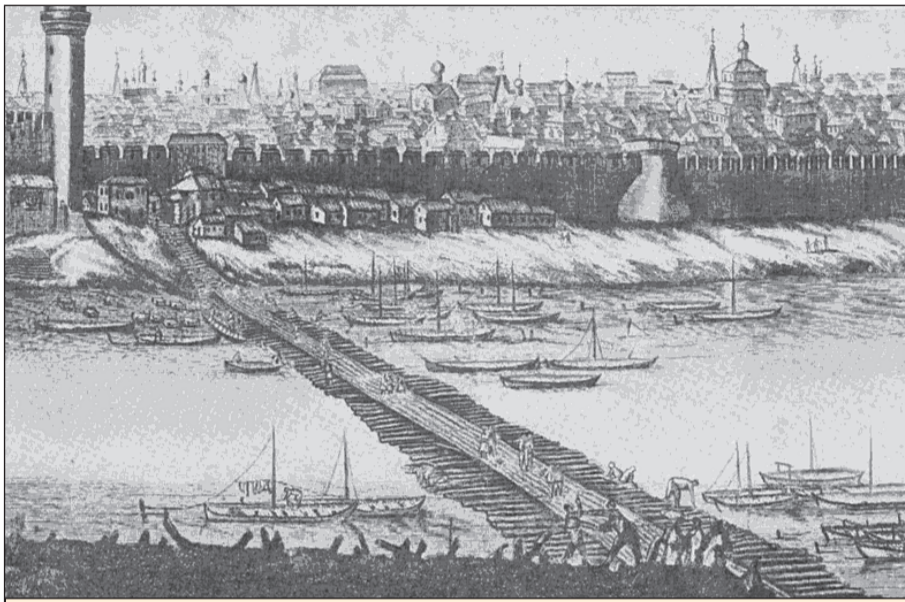
Искусство наведения мостов высоко развито с древнейших времен. Основным строительным материалом была сосна благодаря прямизне и ровности ствола, хорошим механическим свойствам древесины и устойчивости к загниванию, а также широкому распространению. Древние мосты, как и другие сооружения, рубили и обрабатывали при помощи топора: вырубали пазы и гнезда при связке брусьев; даже изготовление теса производилось раскалыванием клиньями бревен вдоль на несколько частей. Поэтому летописцы, говоря о постройках деревянных зданий или сооружений, употребляли вместо слова «построить» слово «срубить»: рубили избы, хоромы, мосты и т. д.

Первые упоминания о мостах в русских летописях относятся к концу X в. Совершенствование строительного искусства вызвало появление особого рода специалистов — строителей мостов и переправ, называвшихся «мостниками». Первые мосты представляли собой переброшенные с берега на берег деревья, на больших реках устраивались плоты-паромы. Несколько связанных между собой плотов, поверх которых укладывался бревенчатый настил, образовывали «живой», наплавной мост. Они были распространены на больших реках.

В 1115 г. при Владимире Мономахе в Киеве был построен наплавной мост через Днепр. Так как плавучие мосты быстро наводились и легко разбирались, то они играли большую роль в военных действиях. Известны два таких моста через Волгу, упоминаемые в сообщениях об осаде Твери при Дмитрии Донском, еще один мост для переправы через Дон во время битвы с татарами в 1380 г. «Живыми» были первые мосты Москвы: Москворецкий, Крымский и др. Надо отметить, что наплавные мосты широко применялись в России вплоть до конца XIX в. Главной тому причиной были значительная ширина и глубина рек, а также сильный ледоход; при таких условиях наплавные мосты без постоянных опор представлялись наиболее уместными, простыми и дешевыми по стоимости сооружениями.

Наплавные мосты могли быть и разводными; для пропуска судов одну часть моста (плот) отводили в сторону. О плавучем разводном Москворецком мосте, существовавшем уже в 1498 г., дает представление гравюра Пикара XVII в. (на снимке) и образное описание Павла Алеппского: «На реке-Москве несколько мостов, большая часть которых утверждена на деревянных сваях. Мост близ Кремля, насупротив ворот второй городской стены, возбуждает большое удивление: он ровный, сделан из больших деревянных брусьев, пригнанных один к другому и связанных толстыми веревками из липовой коры, концы коих прикреплены к башням и к противоположному берегу реки. Когда вода прибывает, мост поднимается, потому что он держится не на столбах, а состоит из досок, лежащих на воде, а когда вода убывает, опускается и мост. Когда подъезжает судно с припасами для

упоминание о них относится к 977 г.: во Вручии «мост через греблю». Гребли устраивались в широких поймах рек и представляли собой подобие грунтовой дороги. В средней части оставалась прорезь для устройства однопролетного моста, устоями которых служили опоры-срубы с засыпкой землей и камнем. Вероятно, гребли могли также состоять



Москворецкий «живой», наплавной мост. Гравюра Пикара XVII в. (Фототека ГНИМА им. Щусева)

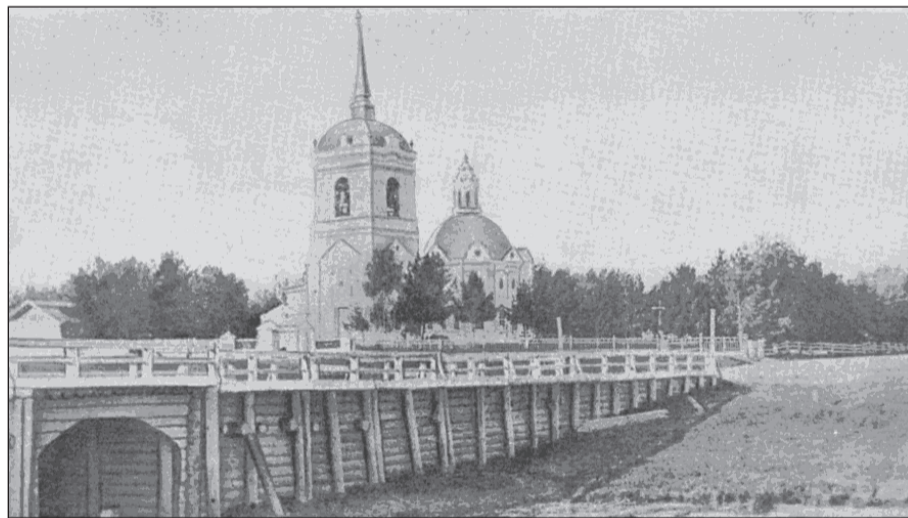
дворца из областей Казанской и Астраханской... из Коломны... к мостам, утвержденным (на сваях), то снижают его мачту и проводят судно под одним из пролетов; когда же подходят к упомянутому мосту, то одну из связанных частей его освобождают от веревок и отводят ее с пути судна, а когда оной пройдет к стороне Кремля, то снова приводят ту часть (моста) на ее место. Здесь всегда стоит множество судов, которые привозят в Москву всякого рода припасы... На этом мосту есть лавки, где происходит бойкая торговля; на нем большое движение; мы постоянно ходим туда на прогулку... по нему непрерывно движутся взад и вперед войска. Все городские служанки, слуги и простолюдины приходят к этому мосту мыть платье в реке, потому что вода здесь стоит высоко, в уровень с мостом». Москворецкий «живой» мост находился напротив Водяных ворот стены Китай-города; во второй половине XVIII в. его заменили деревянным мостом на сваях.

В крепостных сооружениях применялись подъемные мосты. Первые летописные указания об их устройстве относятся к 1229 г.: «...и возводной мост и жерavec вождгоша...», — сообщает Ипатьевская летопись. Пролет, примыкающий к городской стене, делался подъемным и назывался возводным мостом. Механизм, приводящий полотно моста в движение, состоял из коромысла, вращающегося между столбами (жеравцами), и цепей. В XVI в. мосты Кремля — Константино-Еленинский, Спасский, Никольский — были связаны со шлюзовой системой, регулирующей заполнение рва водой из реки Неглинной, и имели принятую для крепостей деревянную подъемную конструкцию. В XVII в. Троицкий мост имел подъемную часть.

Все эти разновидности мостов по своему устройству относятся к подвижным мостам.

Принципиально отличным типом были мосты постоянные. В зависимости от количества опор, на которые опирались пролетные строения, они различались на однопролетные или многопролетные. К древнему типу однопролетных мостов принадлежат мосты на «греблях», первое

из сплошных бревенчатых срубов с прорезью в средней части. В конце XIX в. Л. Ф. Николаи, анализируя чертежи деревянных мостов, обмеренных на Архангельском тракте в 1795 г., пришел к выводу: «Подобный способ пересечения широких пойм рек применяется и поныне...». Близкую конструкцию имели мосты конца XIX — начала XX в. в г. Енисейске (на снимке) и на р. Сие в Архангельской области. Последовательно выступающие бревна береговых устоев образовывали почти арочную



Однопролетный мост в г. Енисейске конца XIX в. (со старой фотографии)

конструкцию. Для того чтобы мост не всплывал во время паводков, по краям настала были уложены булыжники.

В том случае когда в срубе оставалось несколько отверстий на всю высоту забора, получался многопролетный мост с опорами в виде клепок или городней (впоследствии такие опоры стали называть ряжами или быками).

Для обеспечения необходимой степени неподвижности и невсплываемости срубы-городни, как правило, заваливали камнями. Поверх городней в продольном направлении укладывались прогоны из бревен, в свою очередь, на них в поперечном направлении укладывался сплошной накат из бревен — настил проезжей части. От плотников требовалось создать

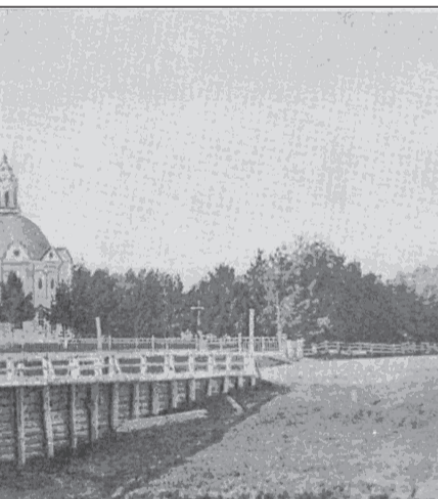
прочную опору для проезжей части, которая в то же время могла бы выдержать бурный поток воды в весеннее половодье. Эти задачи усложнялись тем, что мосты достигали значительных размеров.

Мастерством «древодолей» славилась новгородцы. Знаменитый Великий мост через р. Волхов имел опоры в виде городней и был устроен через реку наискось (ширина Волхова близ Новгорода около 250 м). Под 1133 г. в Новгородской Первой летописи сообщается: «В том же лете обновиша мост чрес Волхово, рушивше». Начиная с этой даты летописи систематически сообщают о повреждении городней моста наводнением, бурей, ледоходом. Существует миниатюра Никоновской лицевой летописи XVI в., на которой изображен Великий мост, где происходит казнь стригольников в 1375 г.

Мосты, помимо своего основного назначения — переправы через какое-либо препятствие, использовались как рынки-улицы. На Москворецком мосту, о котором говорилось выше, стояли лавки. Воскресенский мост на р. Неглинке представлял собой кирпичное многопролетное сооружение, покрытое деревянной мостовой, и был застроен по обеим сторонам двумя рядами рубленых деревянных торговых лавок. Он располагался у Воскресенских ворот Китай-города и давал выход из города на Красную площадь близ нынешнего Исторического музея.

Каменно-деревянные мосты были логичны в системе оборонительных сооружений Кремля. Чтобы воспрепятствовать врагам перейти мост, достаточно было разобрать или даже сжечь деревянный настил моста. Затем он легко восстанавливался.

Изменения в экономике страны, вызванные преобразованиями Петра I, оказали положительное влияние на развитие мостостроения. Строительство столицы в устье Невы потребовало устройства большого количества переправ в сравнительно короткое время. Первый мост нового города, построенный в 1705 г., был наплавным. Вместо плотов там были



Однопролетный мост в г. Енисейске конца XIX в. (со старой фотографии)

применены барки-плашкоуты. Такие мосты наводились в Петербурге на протяжении всего XVIII и XIX вв., наиболее примечательным из них был Исаакиевский. Одновременно с наплавными через каналы строили постоянные мосты на свайных опорах. Интересно отметить тот факт, что в это время деревянные мосты часто строили по «образцам», т. е. типовым стандартным чертежам. К 1748 г. в Петербурге насчитывалось около 40 деревянных мостов, примерно половина из которых имела разводные подъемные пролеты. На р. Фонтанке по проекту В. В. Растрелли был построен акведук, который с помощью специальной машины снабжал водой фонтаны Летнего сада.

(Продолжение следует)