

АЛЕКСАНДР ЛЫСЕНКО

ФКУ УПРДОР МОСКВА–ХАРЬКОВ: СКВОЗЬ ПРИЗМУ ВРЕМЕНИ

Издание 3-е дополненное



ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
УПРДОР МОСКВА - ХАРЬКОВ



ОРЁЛ – 2023

ББК 39.311
Л-88

Под редакцией доктора филологических наук, члена Союза писателей России **А.И. Кондратенко**

Редакционная коллегия:

С.Л. Недеяков (председатель), Е.В. Дурынцева, А.В. Коломыцев, О.И. Гладкова, А.И. Шубин, А.П. Литюга, Н.М. Крыжановская.

Лысенко А.И.

Л-88 ФКУ Упрдор Москва–Харьков. СКВОЗЬ ПРИЗМУ ВРЕМЕНИ. Издание третье. – Орёл: Издатель И.А. Лысенко, 2023 – 280 с.

ISBN 978-5-87295-302-9

Третье издание книги Александра Лысенко об известной дороге России Москва–Харьков показывает устойчивый интерес читателей к дорожной отрасли страны. Причём интерес не только внутри страны, но и за рубежом. В первые двадцать лет нового столетия два издания данной книги демонстрировались на международных книжных ярмарках в Москве, Франкфурте-на-Майне, Париже, Женеве, Пекине, Дели, Мадриде, Турине, Гаване, Нью-Йорке, Лондоне и других городах. Иностранцы, читатели, библиотекари, журналисты с удивлением и восхищением убеждались, что в России есть хорошие дороги вопреки мифам о болотах и медведях. В год 165-летия самой дороги и 85-летия Управления магистрали автор стремился показать как историю, так и последние двадцать лет жизни и деятельности.

ББК 39.311

Издательство выражает благодарность за предоставленные материалы областному краеведческому музею, областному архиву, областной библиотеке им. И.А. Бунина, пресс-центру ФКУ Упрдор Москва–Харьков.

В книге использованы фотографии, предоставленные сотрудниками Управления, а также Л.М. Тучнина, В.Г. Дышленко, А.Е. Дербенко, Е.В. Дурынцевой, А.И. Лысенко и др.

ISBN 978-5-87295-302-9

© А.И. Лысенко, 2023
© ФКУ Упрдор «Москва–Харьков», 2023
© Издатель И.А. Лысенко, 2023
© Оформление О.И. Гладкова, 2023
© Оформление Агентства печати литературы «АПЛИТ»



СЛОВО К ЧИТАТЕЛЮ

Эта книга о тех, кто строит автомагистрали и мосты, кто круглый год обеспечивает комфортное и безопасное сообщение между населёнными пунктами, кто преобразует облик регионов.

Развитие дорожного хозяйства и транспортной инфраструктуры является сегодня одним из приоритетных направлений деятельности государства. Дороги и мосты не только объединяют города и регионы, но, самое главное, сближают людей, обеспечивают территориальное единство и свободу передвижения, способствуют укреплению деловых и культурных связей.

Дорожная отрасль объединяет целый ряд предприятий и организаций, занимающихся проектированием, строительством, реконструкцией, ремонтом и содержанием автодорог и дорожных сооружений. Труд её работников был и остается тяжёлым, но, несмотря на непростые условия, твёрдый и закалённый характер дорожников помогает нам добиваться успехов – за последнее время сделано немало. Благодаря опыту дорожных строителей, нестандартным технологическим решениям инженеров, высокому мастерству рабочих-дорожников сегодня у нас есть надёжная связь с городами и регионами. Но это лишь начало пути, многое ещё предстоит сделать.

Важность нашего труда повышается в связи с ростом экономики, активизацией межрегиональных и международных связей, увеличением количества транспортных средств. Век высоких скоростей и новых технологий ставит перед дорожной отраслью новые задачи, а программы развития открывают хорошие перспективы.



СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Наша работа у всех на виду, ведь дороги – это визитная карточка страны и региона. За каждым метром трассы стоит труд многотысячной армии работников дорожного хозяйства. История нашей магистрали является одним из примеров того, как силами дорожно-строительных организаций транспортная инфраструктура перестаёт быть национальной бедой и становится поводом для гордости. Надо добиться того, чтобы Россия славилась качеством своей дорожной сети.

За последние годы дорожное хозяйство заметно окрепло. Совершенствуются и расширяются транспортные сети, у отрасли накоплен значительный потенциал для продолжения работы по совершенствованию сети автодорог. Имеются высококвалифицированные специалисты, современные технологии, мощная строительная техника. Целевой программой развития транспортной системы России предусмотрены солидные инвестиции в строительство дорог из федерального бюджета. Жители ждут новых магистралей – комфортных, удобных и безопасных. Они необходимы не только для повышения качества жизни населения, но и для развития экономики. Без наших дорог не обойтись соседям – иностранным экономическим партнерам, инвесторам. Это понимает руководство и страны, и регионов.

Масштабные задачи, решаемые силами дорожной отрасли, дадут новые возможности для развития центра и юго-запада России, ускорения международного сообщения. Уверен, что коллектив ФКУ УПРДОР Москва–Харьков и наши надёжные партнёры сделают всё возможное для того, чтобы движение по одной из главных дорог страны было максимально комфортным и удобным.

В заключение поздравляю весь коллектив ФКУ УПРДОР Москва–Харьков с 165-летием дороги «Москва–Харьков» и 85-летием Управления.

С. НЕДЯЛКОВ

Начальник ФКУ Упрдор Москва–Харьков



Здание Управления в г. Орле



Автодорога Москва–Харьков проложена по так называемой средней полосе России, наиболее населённой местности страны, где в минувшие века сложилось ядро Русского государства. Дороги имели важнейшее значение для развития – ведь на Великой Русской равнине могла бы поместиться вся Западная Европа с Альпами и Пиренеями. На Руси издревле существовали не только водные пути,

но и сухопутные дороги. “Русская Правда” свидетельствует о том, что здесь были крупные торговые дороги – “гостиницы великие”.

Древние русские города в большинстве своём стоят удивительно живописно: обычно на крутом берегу реки, так что ещё издали перед путником возникала панорама грозной крепости, величественных храмов. Из самого же города, с крутого обрыва над рекой, открывались



широчайшие просторы, необъятные и зовущие. Такими до сих пор остались многие из старых городов. Как бы ни изменился их внешний облик, любой путешественник и ныне может убедиться в том, что главное осталось: город на холме и бескрайняя даль за рекой...

Крупнейшим транспортным центром со временем стала Москва. В XVII веке отсюда начинались наиболее важные сухопутные дороги, которые были зафиксированы в специальных «Повёрстных книгах». В порядке нумерации «Повёрстных книг» таких дорог было девять: первая дорога вела на Ярославль, вторая – на Владимир, третья – на Коломну, четвёртая – на Серпухов,

пятая – на Калугу, шестая – на Волоколамск, седьмая – на Можайск, восьмая – на Тверь, девятая – на Дмитров. Значение этих дорог, выходящих на первый взгляд в сравнительно близкие районы страны, было куда более велико. Все они имели свои продолжения, как бы генеральные направления – в самые дальние районы страны. Так, Серпуховская дорога продолжалась на Тулу, Орёл, Курск. Дальше, используя старые татарские шляхи и сакмы, она вела в Крым.

Когда-то по этим проторенным путям татары совершали набеги на земли Малороссии и России. Одним из центральных путей был Муравский шлях. Он начинался от Перекопа и вёл к Туле.

Дикое поле – историческое название территории между Доном, верховьем Оки и левыми притоками Десны и Днепра, отделявшей Русское государство от Крымского ханства. Освоение его началось в XVI веке. Название «дикое» можно считать двояким: с одной стороны, оно обозначало не занятые никем, свободные земли, с другой – область, на которой совершали набеги кочевые, полудикие (по представлениям русских) народы.

Старинный ямской путь из Москвы в Серпухов далее вёл в Слободскую Малороссию. Не только военным и почтовым, но более всего торговым путём становится тракт в XVIII веке. Навстречу потокам

промышленных товаров, следовавших из центра страны, из Черноземья шли товары сельского производства: хлеб, мясо, кожи, шерсть, мёд, воск, пенька. Одним из важнейших видов торговли были ярмарочные связи. В XVIII веке в России на гужевых перевозках хлеба было занято около 800 тысяч человек, а зимой – до трёх миллионов (!).

До 1817 года в России вообще не было шоссежных дорог. Бурный рост промышленности, товарного производства требовал не менее развитой системы транспорта. В июне 1843 года было обнародовано решение императора Николая I произвести изыскания и составить проект устройства шоссе от Орла





до Харькова. Возглавил эту работу капитан корпуса путей сообщения Глушков. В качестве важнейших пунктов на пути из Орла в Курск он выбрал Кромы и Фатеж. Вскоре появилась разметка будущей линии – вежи, колья, верстовые столбы. Полиции было приказано строго наблюдать за сохранностью этих первых дорожных знаков.



В декабре 1844 года Глушков был переведён на другой участок, на его место назначили инженер-майора барона Фиркса. К началу 1847 года стала ясна примерная стоимость работ. К примеру, расчётная цена строительства шоссе от Орла до Курска (146 вёрст) составила 1 889 012 рублей 85 копеек.

8

УПРАВЛЕНИЕ
Имен Государя Императора Александра Второго
Императорское Управление
III ОКРУГА
ВЪ ХАРЬКОВѢ

№ 2204

21^я Июня 1847 г.

Господину Орловскому Военному Губернатору

Государь Императоръ Высочайше повелѣетъ соорудить въ нынешнемъ году проектъ изысканій и составить проектъ на устройство шоссе отъ Орла до Харьковской

Для производства изысканій и составленія проекта, назначилъ Корпусъ Инженеровъ капитана Глушкова.

Вы видите и что Управление III Округа Курск. губернии и Харьков. губ. изданій покорнейше проситъ Ваше Губернаторство снабдить капитана Глушкова и состоящихъ въ веденіи его офицеровъ по дорожкамъ и открытымъ предписаніямъ по по предметамъ изысканій, равношрмъ оказывать имъ со стороны Вашего Губернаторства содѣйствіе къ успешному ходу работъ, въ той степени, какъ съ это Вашего Губернаторства зависитъ будетъ,

Именемъ Императора
Генералъ-Адъютантъ
Губернаторъ Харьк. Губ. Округа
Генералъ-Маіоръ
Фирксъ

9

№ 2304

10^{го} Декабря 1844 г.

ИМПЕРАТОРСКОЕ
УПРАВЛЕНИЕ
III ОКРУГА
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
Именемъ Императора Александра Второго
Курская

Въ Екатеринославѣ,
9 Декабря 1844 г.
№ 4992

Великому Губернатору Харьк. Губ. Округа и Орловскому, Харьковскому Губернатору, Господину Генералу Маіору и Капитану Ивану Глушкову.

По распоряженію Императорскаго Управления путей сообщенія на устройство шоссе отъ Орла до Харьк. губ. Курск. губ. Харьков. губ. или Харьков. губернии Маіору Генералу Фирксу.

Управленіе имеетъ честь уведомить объ этомъ Ваше Святѣйшество, покорнейше проситъ съяснить распоряженіе, касательно назначенія Местнаго Офицера, въ изысканіяхъ, необходимыхъ содѣйствіе къ скорѣйшему исполненію возложеннаго на него порученія.

Начальника III Округа Курск. Губ. Округа
Генералъ-Маіоръ
Фирксъ

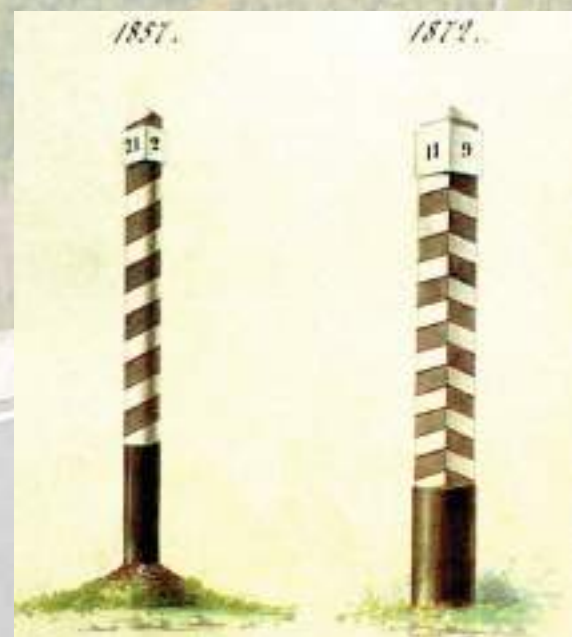


Для финансирования был оформлен заём в Московской сохранной казне сроком на 37 лет. Примерно половину средств набрали за счёт местных, земских сборов. Строитель-

ная комиссия объявила торги “на устройство шоссе”, к участию в них через предводителей дворянства, полицию, через местные думы и ратуши пригласила всех желающих.



Бревенчатые постройки, оказавшиеся на траектории новой трассы, разбирались и перевозились на новые места, а их хозяевам выпла-



чивалось “вознаграждение”. Аналогичную компенсацию получали и владельцы земель, отошедших в распоряжение дорожного ведомства. Величину выплат определяла оценочная комиссия “по десятилетней сложности за десятину”.

ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

В 1740 г. новый проект сооружения перспективной дороги с использованием фашии и песка предложил генерал-прокурор Н.Ю. Трубецкой, который выезжал на строительство со шляжными мастерами и военными инженерами. В 1741 г., в недолгое правление Анны Леопольдовны, под руководством майора Вильбоа стал претворяться в жизнь другой проект - генерал-фельдмаршала Б.К. Миниха, по которому середина перспективной дороги покрывалась бревнами.

В том же году строительство было передано в ведение Сената и надзор за дорожными работами стал осуществлять генерал-лейтенант Бахметьев.

Из указа Анны Леопольдовны, 8 января 1741 г.:

Чтоб дорога была шириною от 9 до 10 сажень и середина в была аршин выше, нежели оба края, дабы оные края были отлоги и в дождевое время с середины течение было. ...И понеже работа по проекту, который пред несколькими годами сделан, выкладка фашинами и насыпанием земли, как довольно по пробе показалось, весьма не способна и не годна; того ради впредь, по середине оной дороги вымостить бревнами, шириною в четыре сажени.

...А что такого леса, который бы был линою в четыре сажени, достать и из леса вывозить не без трудности; того ради в нынешнем 1741 г. вымостить горизонтально только одну половину, то есть длиною двумя саженьными бревнами, а другую половину окончить в следующем году.



Местное сообщество заинтересовалось выгодами, которые сулили новые пути сообщений. Отставной штаб-ротмистр Студзинский обратился в почтовый департамент страны с просьбой разрешить ему учредить и содержать вольную (т. е. частную) почту по тракту Москва-Харьков. Департамент был не против инициативы предприимчивого ротмистра. Уже в июне 1845 года Орловскому губернатору поступило предписание из почтового ведомства "дозволить" Студзинскому содержать на тракте вольную почту сроком на десять лет. Причём владелец не мог требовать никакой оплаты от местного земства. Одна-



ко для "стартовой поддержки малого бизнеса" ему всё же выдавалась беспроцентная ссуда на три года. И ещё одну привилегию получил беспокойный ротмистр - отныне на Московско-Харьковском тракте запрещалось заводить частные станции и подставы (подставами называли свежих лошадей, которых высылали с кучером в обусловленное место для перепряжки их в экипаж взамен уставших). Так Студзинский в одночасье стал настоящим монополистом в деле перевозок почты и багажа из белокаменной столицы в южные края.



Другому штаб-ротмистру - Семёнову - министр внутренних дел в ноябре 1845 года дозволил "учредить дилижансы в виде тарантасов" на собственных лошадях и лошадях вольной почты на маршруте Москва-Орёл-Харьков. Тогда же было решено открыть конторы дилижансов в Орле и Кромах. Тарифы на проезд от Орла до Москвы были таковы: "внутри кареты - 14 рублей серебром, снаружи - 10 рублей серебром. За поклажу вещей, сверх дозволенных каждому пассажиру бесплатно 20 фунтов, взывается по 5 копеек серебром за каждый фунт".

В мае 1847 года МВД дозволило купцу Алексею Волкову завести



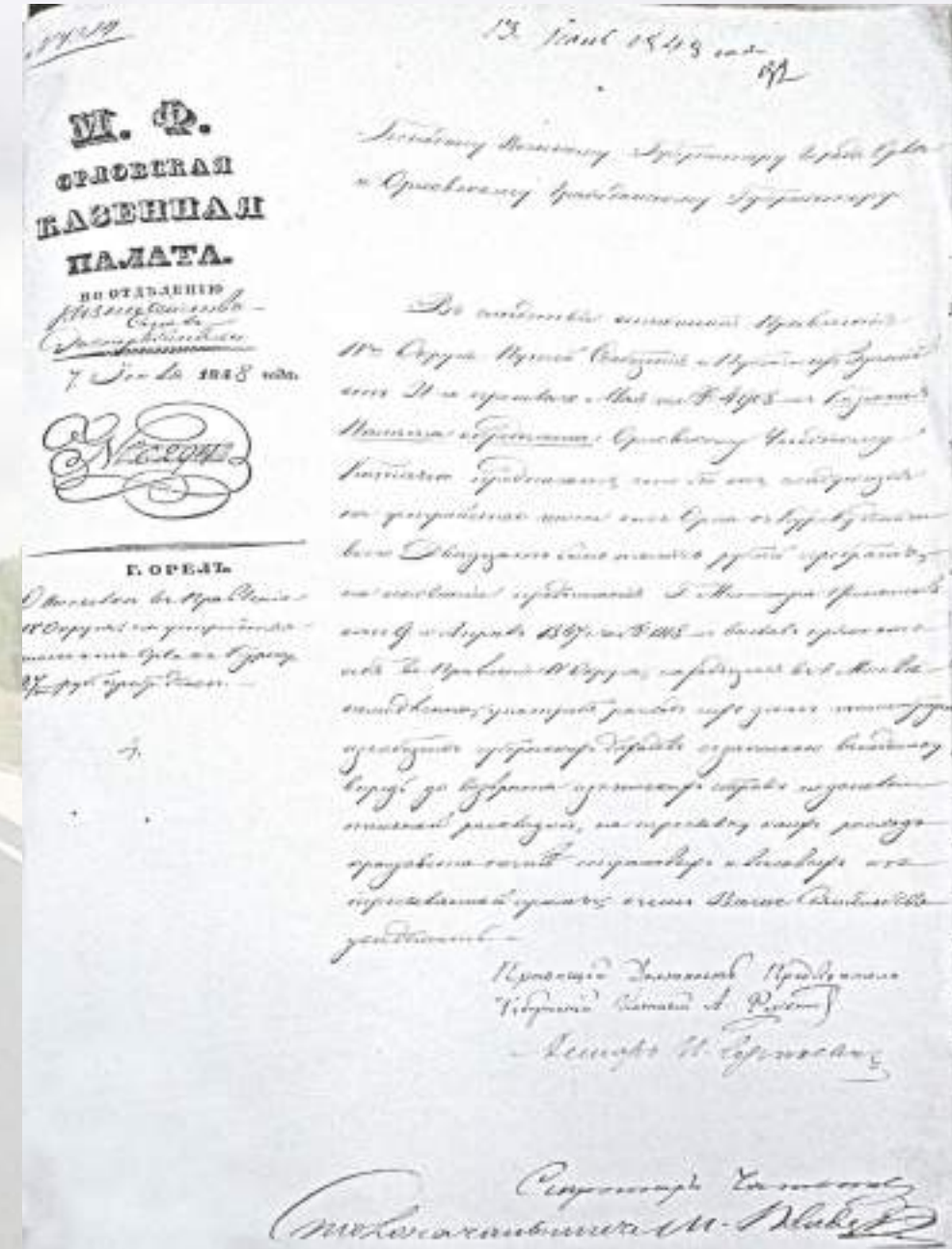
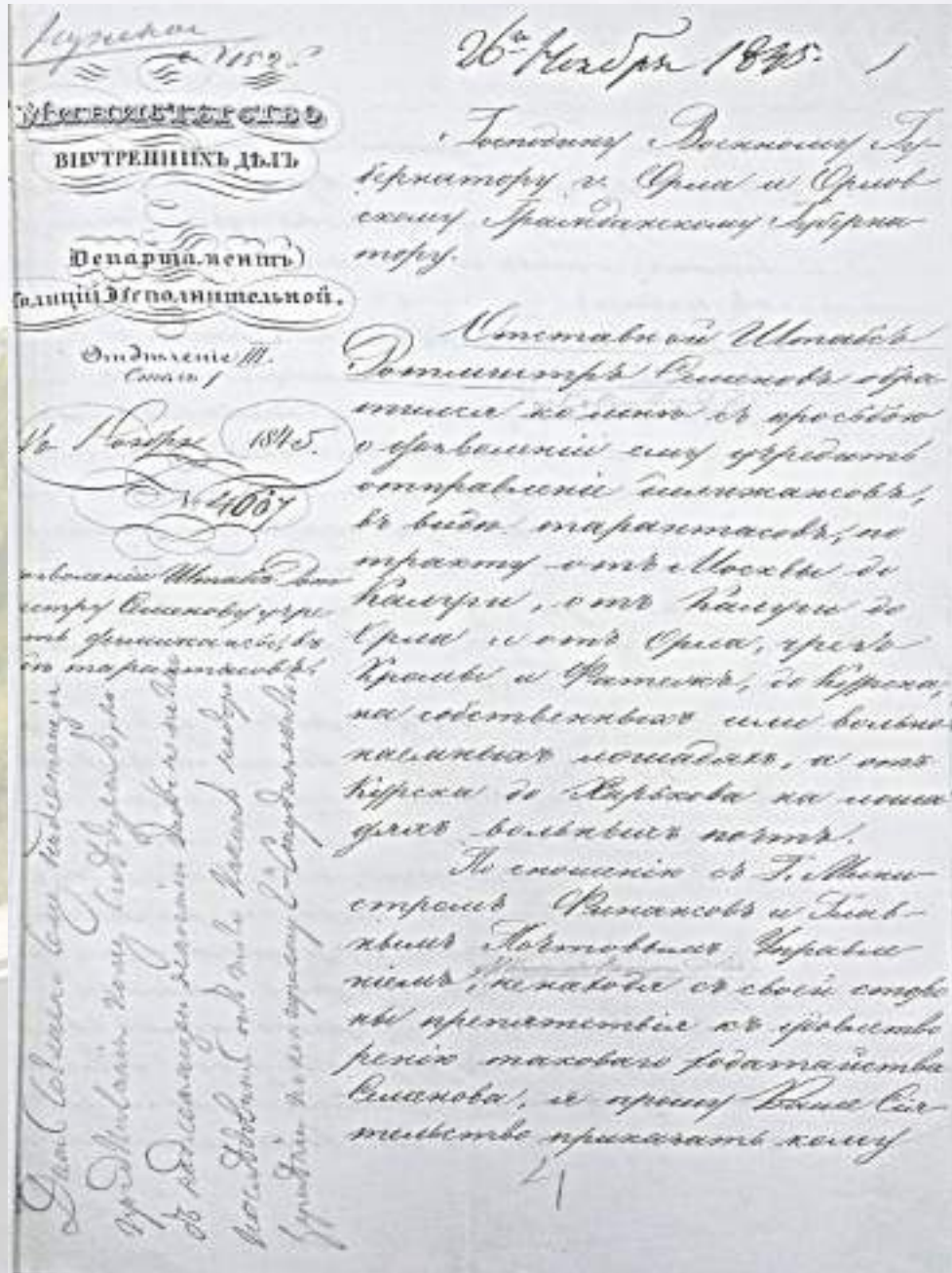


тарантасы для перевозки пассажиров по маршруту Москва–Харьков (у Волкова были ещё более далеко идущие планы – доставлять путешественников ещё и в Воронеж, Киев, Одессу...). А уже в декабре 1847 года МВД даёт аналогичное разрешение купцу Васильеву – “открыть в городе Орле контору по отправке дилижансов и тарантасов по тракту” и т. д., в мае 1852 года –



московскому купцу Савватию Малышеву.

Уже в октябре 1847 года Сенат Российской империи издал указ об учреждении дорожного сбора на вновь открытом шоссе между городами Тулой и Орлом. Движение на этом участке официально открылось 1 ноября 1847 года. Сообщение об этом повсеместно публиковалось в газетах “Губернские ведомости”,



ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

Из указа Александра I, 20 июля 1816 г.:

Построение вновь больших дорог должно быть главнейше производимо по правилам, самую наукою инженеров путей сообщения преподаваемым; соображая сии правила с экономною в расходах на ежегодное содержание, на окончании построения.

В сем виде надлежит главнейше стараться, даже большие дороги были во всякое время сколь можно сухи, и менее терпеликак от естественной сырости некоторых мест, так и от дождей и тающих снегов.

Цель сия достигнута будет, когда дороги вообще будут более возвышены, нежели ныне; когда боковые каналы будут расширены и получат достаточное наклонение для стока воды, по мере накопления ее в учрежденные водоотводы.

Сии водоотводы надлежит делать и тогда, когда реки или озера, до коих оные доводимы быть должны, находятся в дальнем расстоянии; хотя же чрез сие издержки на сооружение Государственных дорог и увеличатся, но зато не одни дороги, а и окрестные земли будут осушены...



чтобы обыватели отныне знали, сколько им придётся платить, — вводился “сбор шоссейных денег” за проезд.

Дорожники строго спрашивали эту плату. Дело дошло до того, что в марте 1848 года Орловская палата государственных имуществ затеяла переписку с губернатором по поводу



жалобы на смотрителей дорожной заставы при реке Оптухе (севернее города Орла). Те в уплату дорожного сбора сняли с рассыльного одного из учреждений казённый тулуп.



Палата просила губернатора дать распоряжение о запрещении управлению шоссейных сборов брать плату за проезд с волостного и сель-

ского начальства и с рассыльных. Жалобы пошли и в Москву. По решению правления IV округа путей сообщения и публичных зданий сбор шоссейных денег с сельского и волостного начальства был прекращён. Категорически воспретили и “удержание вещей у проезжающих в виде залога”.

Как свидетельствуют архивные документы, многие обыватели пытались тайком объехать “Заставные дома” и уклониться от платежа шоссейных пошлин. В январе 1852 года были пойманы уклонившиеся от Подольской заставы крестьяне на 43 подводах. С них причиталось 10 рублей 75 копеек шоссейного сбора и 53 рубля 75 копеек серебром — штраф.



9 марта 1848 года Николай I издал указ “Об устройстве шоссе между Орлом и Курском”, аналогичный указ о начале работ на участке Курск–Харьков был подписан



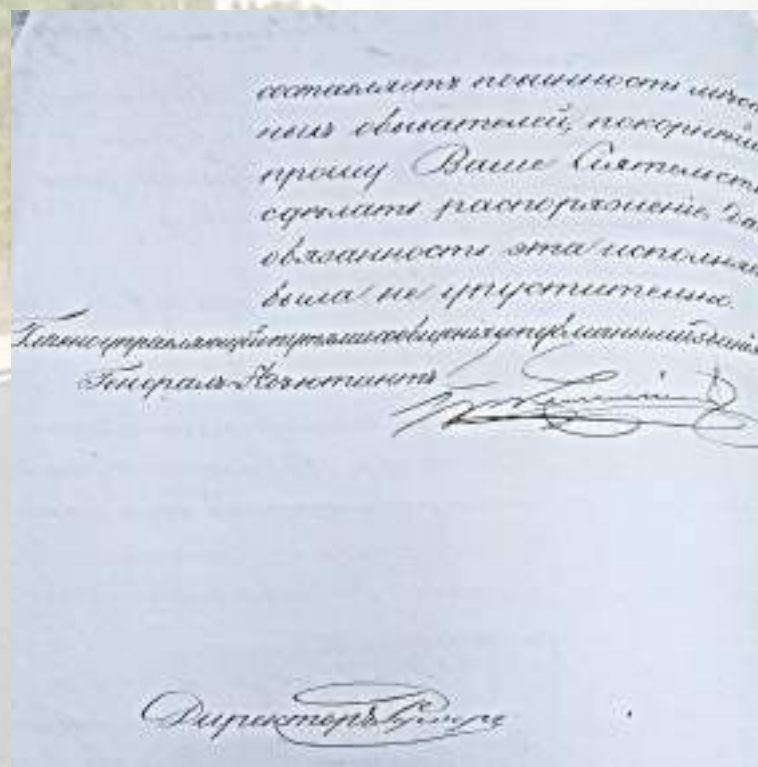
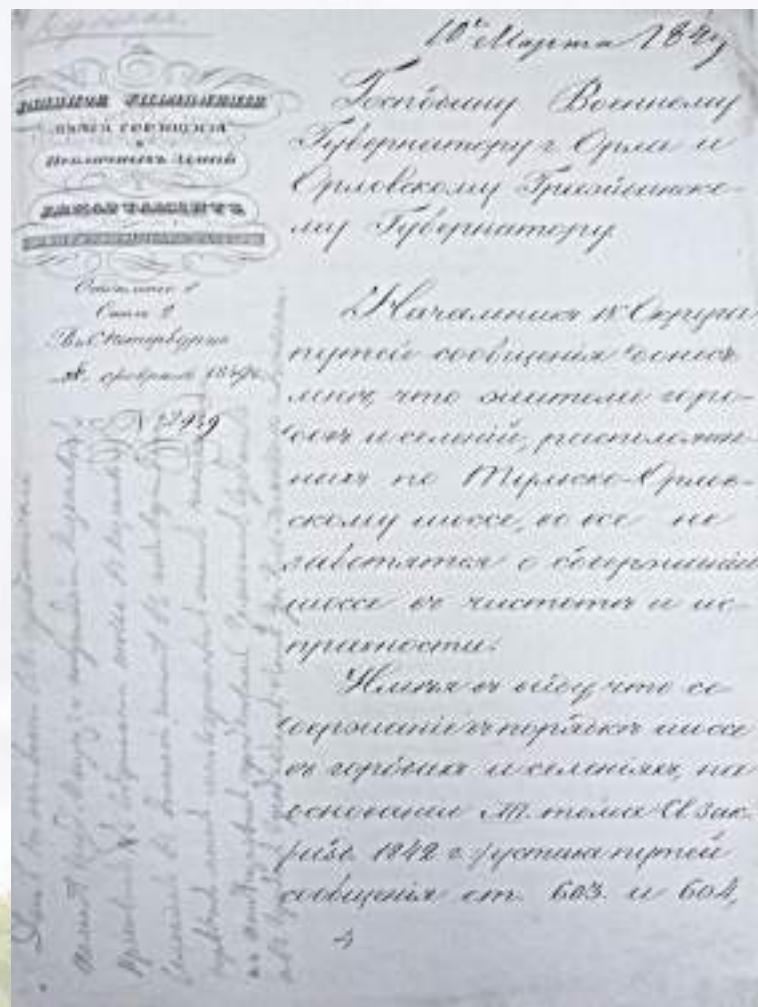


императором 7 апреля 1852 года. Местные власти, уже зная, где пройдёт новая дорога, сообщали владельцам земель о том, что весной здесь запрещается обрабатывать землю и засеивать её.



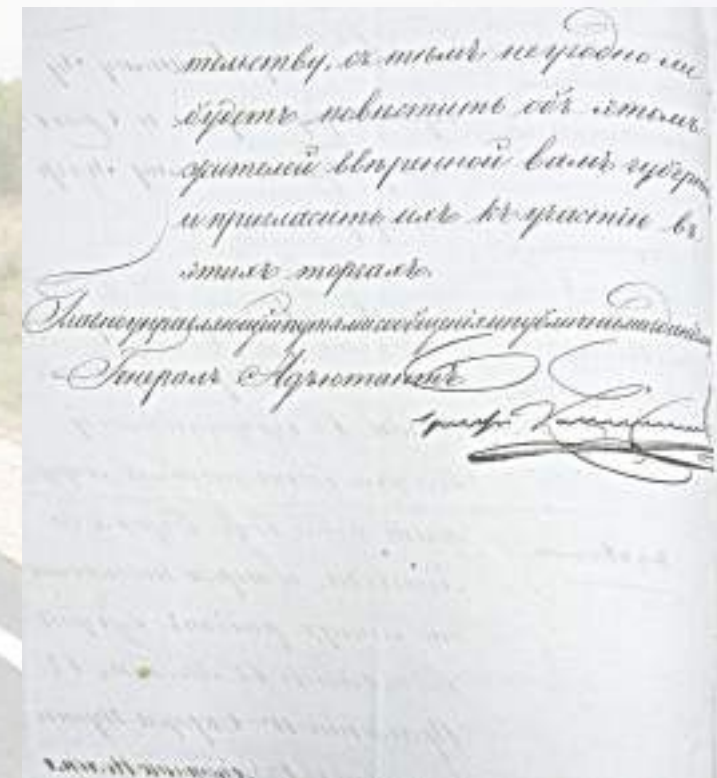
Дорога была закончена в 1858 году (временно работы приостановили из-за Крымской войны) – открылось регулярное пассажирское движение по маршруту Москва–Харьков. Тогда же началось сооружение телеграфной линии от Москвы через Тулу, Орёл, Курск, Харьков и Полтаву до Кременчуга.

Протяжённость дороги составляла 739 километров, ширина земляного полотна – от 5,5 до 8 метров. Однако уже обследования 1870-х годов свидетельствовали: шоссе нуждается в основательном ремонте. Особенно неудовлетворительным было состояние мостов – деревянные конструкции ветшали на глазах. Что делать? Как всегда, центральная власть



обратила взор на местных энтузиастов – в то время очень активно заявляли о себе земства, стремившиеся на основах самоуправления и самофинансирования лучше обустроить провинциальные палестины.

На экстренном заседании Орловского губернского земского собрания 15 сентября 1896 года было принято решение о передаче в “заведывание земства” шоссе на 10 лет. Государство обязалось ежегодно выделять 325 рублей на версту Подольско-Харьковского шоссе, а земство, в свою очередь, гарантировало содержать и ремонтировать все мостовые сооружения на шоссе.





ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

Российская дорога в глубинке – две колена, развезенные дождями, теряющиеся среди полей и лесов, пустынный тракт, уходящий за горизонт – частая тема многих пейзажей отечественных художников.

Окружающая природа буквально подавляет путь, сотворенный руками человека, зов пространству кажется жалким, ничего не значащим перед огромностью равнины и лесов страны, бескрайностью ее небес. В России нет ничего, кроме расстояний, – утверждал французский путешественник маркиз Астольф де Кюстин в 1839 г., и запечатленный на полотнах образ российской провинции чаще всего подтверждает его слова.

В период с 1880 по 1895 гг. развернулось широкое строительство шоссейных дорог подъездного значения. Особенно интенсивно оно велось в Уфимской (350 верст), Петербургской (232 версты), Московской (200 верст), Тульской, Харьковской, Херсонской губерниях, где к 1901 г. было построено 2200 км дорог с каменным покрытием. Всего земства России к началу XX в. построили 11 700 км таких дорог.

При их проектировании и строительстве допускались некоторые облегчения установленных технических правил – уменьшение ширины проезжей части, толщины щебеночного слоя и т. п. Техника сооружения земских шоссе и грунтовых дорог была менее совершенна, чем та, что применялась при строительстве казенных дорог. Единой системы их ремонта и содержания создано не было. Все грунтовые дороги в земских и неземских губерниях поддерживались за счет натуральной или денежной дорожной повинности населения.

Дорожные отделы земств зачастую становились экспериментальной базой для внедрения технических новшеств. Так на Царскосельской юбилейной выставке 1911 г. Петербургскому губернскому земству была присуждена большая серебряная медаль за хорошую постановку дорожного дела, удачное применение железобетона при постройке сооружений и за применение усовершенствованных приборов при ремонтных работах на шоссе.



Земство стремилось усилить роль магистрали в местном социальном и экономическом развитии: гужевой транспорт играл всё ещё только вспомогательную роль при железнодорожном и водном транспорте. Толчок развитию давала и столыпинская реформа. Например, в начале XX века планировалось построить подъездные пути к небольшим железнодорожным станциям, что облегчило бы крестьянам и кооперативным артелям сбыт продукции, завоз товаров, нового оборудования в сельскую местность и т. д.



На рубеже XIX и XX веков темпы строительства дорог с твёрдым покрытием в России были значительно ниже уровня развития сети железнодорожных магистралей. В сознании большинства жителей страны именно последние отвечали стратегическим интересам государства, так как альтернативы паровозу в обозримом будущем не было. Однако в жизнь понемногу входил новый вид транспорта – автомо-

бильный, который неожиданно обострил проблему создания качественных и безопасных транспортных путей. Именно дороги с твёрдым покрытием позволяли извлечь из технической новинки наибольшую экономическую выгоду, используя гибкость и быстроту автомобильного сообщения.

Популярность автопробегов положила начало транспортной перестройке России начала XX столетия.





называвшемся Училищем гражданских инженеров. Оно было образовано с целью выпуска специалистов для “содержания, исправления и устройства дорог, мостов и переправ” в 1832 г. До 1906 г. Институт выпускал инженеров без разделения на узкие специальности, но многие из них посвящали свою жизнь строительству и эксплуатации дорог. После 1906 г. в институте началась подготовка инженеров узких специализаций и было открыто инженерно-дорожное отделение.



Российские учёные разработали надёжные схемы построения металлоконструкций, незаменимые в строительстве железнодорожных и шоссейных мостов. Н.А. Белелюбскому (1845–1922) принадлежит заслуга создания теоретических основ металлического мостостроения, которые были проверены практикой строительства мостов в России в 1880–1900 гг.

ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

Первые асфальтовые покрытия появились в России в 1866 г., т. е. раньше, чем в Лондоне. Уже в 1869 г. здесь было организовано «Товарищество по производству асфальтовых дорог». Но из-за недостаточности средств и квалифицированных кадров это начинание не получило тогда развития.

В начале века на строительстве дорог работало несколько сот дорожных машин. В системе Министерства путей сообщения было к 1914 г. 380 машин, в том числе 12 моторных и паровых катков. На строительных объектах применялись также камнедробилки, краны (так назывались грейдер-элеваторы), струги и другие машины. Тракторы, а также большинство моторных дорожно-строительных машин закупались по преимуществу в Западной Европе и США.

Подготовка инженеров дорожной специальности во второй половине XIX – начале XX в. проводилась в Петербургском Институте инженеров путей сообщения и в Институте гражданских инженеров императора Николая I, до 1882 г.





ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

В начале XX в. Россия продолжала сохранять ведущие позиции в технике мостостроения. Для проектирования и научного обеспечения сооружения мостов иностранные специалисты не привлекались. Все стальные конструкции для строительства изготавливались на заводах из собственного металлопроката и по отечественным технологиям. В 1914 г. шестнадцать специализированных цехов различных заводов выпускали около 8 тыс. тонн металлоконструкций.

Дешевизна раковой силы в пореформенной России становилась фактором, который тормозил внедрение механизмов в дорожной отрасли. Даже накануне первой мировой войны руководство Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог МПС сомневалось в целесообразности широкой механизации. По-прежнему основной объем работ производился вручную, а количество используемой техники оставалось каплей в море на огромных пространствах России.

Серьезной проблемой для первых российских автомобилистов стало состояние отечественных дорог. В поездке на легковом автомобиле по Европейской России сплошь и рядом приходилось переправляться вброд через ручьи и реки, завя-



зать в болотах и катить по вспаханым полям.

В то же время колеса быстро движущихся автомобилей оказывали разрушающее воздействие на старые дороги с твердым покрытием: уплотненные щебёночные россыпи шоссе не выдерживали возросших нагрузок. Распространились «повсеместные жалобы на убийственную пыль».

Создание новых типов дорог, рассчитанных на условия массового автомобильного движения, стало требованием времени. Инженерная мысль билась в поиске конструк-



тивных решений. Разработки в этом направлении в России и на Западе велись почти одновременно.

Из обращения Комитета съездов деятелей по шоссейному делу к губернским и уездным земствам:

“Явилась потребность в благоустроенных дорогах, потребность заявляет о себе с каждым годом всё больше, всё более наглядно отражаются на ущербе страны и бедствия бездорожия, всё более проникает в общественное сознание мысль, что жить так более нельзя, что культурная страна не может существовать без благоустроенных внутренних сообщений...”

Во время дождливого лета и сырой осени (речь идет о предвоенных годах. – Ред.) дороги размякли так,



что колёса превращались в сплошную ком грязи, отказывались вертеться, а люди, волю и лошади местами буквально тонули на дорогах. Сообщение прекратилось. Хлеб и сено лежали на полях, мокли и пропадали за невозможностью их вывезти, а те, что лежали в амбарах, были обесценены, оторваны от рынка. Остановились фабрики и заводы вследствие прекращения подвоза

материалов и топлива, замерла торговля, закрылись лавки. Наступило полное оцепенение промышленной деятельности, бездействовали банки... Истощались запасы топлива... Рубились деревья в садах, разбирались заборы, чтобы топить печи... Эта картина служит лучшим ответом тем, кто сводит роль благоустроенных дорог лишь к подвозке грузов к станциям, к рельсовым путям”.

В 1907–1914 гг. были проведены работы по улучшению шоссе Москва–Харьков: земляное полотно расширено до 13,5 метра, проезжая часть – до 5,5 метра. Покрытие было щебёночным на песчаном основании глубиной от 5 до 15 сантиметров. Однако реализовать земские задумки удалось лишь в малой степени – началась война 1914 года.

половины 1919 г. он стал широко распространённым – государство пыталось совладать с возрастающими потребностями в транспортировке грузов, в том числе продовольственных, и топливным кризисом, столь остро проявившимся на рубеже 1919–1920 гг. Начав с декретов о гужевой повинности, требующих мобилизации и объеди-



Но и сделанное позволило круглогодично осуществлять перевозки грузов гужевым и автомобильным транспортом, что сыграло решающую роль во время событий первой мировой и гражданской войн.

Десятки тысяч вёрст дорог и тысячи мостов и мостиков в годы гражданской войны были отремонтированы силами не только специалистов и рабочих-дорожников, но и всего населения. Поначалу метод трудовой и не везде, но со второй

половины 1919 г. он стал широко распространённым – государство пыталось совладать с возрастающими потребностями в транспортировке грузов, в том числе продовольственных, и топливным кризисом, столь остро проявившимся на рубеже 1919–1920 гг. Начав с декретов о гужевой повинности, требующих мобилизации и объеди-

нения в руках властных органов средств передвижения, большевики в начале 1920 г. пришли к образованию Главного комитета по всеобщей трудовой повинности (Главкомтруда). Через исполкомы советов Главкомтруд вёл учёт рабочей силы, лошадей и средств передвижения. Он организовывал труд сотен тысяч людей по доставке различных грузов, расчистке путей, ремонту мостов, восстановлению транспорта, прежде всего железнодорожного.



ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

Основным типом дорог в стране по-прежнему оставались грунтовые. Их улучшали методом профилирования и применением различных добавок: глины и песка, шлаков и гравия, жерствы и торфа, жидкого стекла и дефекационной грязи... В 1927 г. в Ленинградской области на тракте Псков-Шимск был проведен опыт улучшения грунтовой дороги органическими вяжущими материалами: полугудроном и гудроном. В это же время на Волоколамском шоссе близ Серебряного бора дорожники уложили первые 8 м асфальтобетонного покрытия. Вскоре асфальтобетонные, бетонные и железобетонные участки появились под Ленинградом, в Баку, Ялте и Туапсе. Они были короткими — всего лишь по нескольким сотен метров. А опыт Североамериканских Соединенных Штатов и некоторых европейских стран показывал, что за этими материалами будущее, и прежде всего в связи с развитием автомобильного транспорта.

Состояние расположенных на дорогах, искусственных и гражданских сооружений было еще более плачевным, нежели дорожного покрытия. Обследование в 1924 г. шести дорожных округов европейской части России, Урала и Северного Кавказа показало, что только в капитальном ремонте нуждаются почти 46% мостов и труб. Сил и средств требовалось для этого немало. Все восстановить к концу 1920-х гг., конечно, не удалось, но за это время был построен ряд крупных мостов через р. Лугу, Великую, Березинку, Западную Двину, Пахру, Сейм.

С 1925 г. киевляне снова могли пользоваться цепным мостом через Днепр...



Нельзя не вспомнить знаменитую книгу И. Ильфа и Е. Петрова “Золотой теленок”: Между древним Удоевом, основанным в 794 году, и Черноморском, основанным в 1794 году, лежали тысяча лет и тысяча километров грунтовой и шоссе-сейной дороги...

Двигались по ней разъездные приказчики с товарами византийских торговых фирм. Навстречу им из гудящего леса выходил Соловей-разбойник, грубый мужчина в каракулевой шапке... Менялась одежда, совершенствовалось оружие... Люди научились брить бороды. Полетел первый воздушный шар. Были изобретены железные близнецы — пароход и паровоз. Затрубили автомашины. А дорога осталась такой же, какой была при Соловье-разбойнике...

Мифическая дорога между литературными Удоевом и Черноморском — “горбатая, покрытая вулканической грязью или засыпанная пылью, ядовитой, словно порошок от клопов” — была очень похожа на



тысячи реальных дорог между реальными населенными пунктами. А хороших дорог для автомобилей было ничтожно мало: к 1928 году — всего 256 линий общей протяженностью 14,5 тыс. км, немногим более одного процента всех дорог страны. Необходимость в хороших дорогах

с круглогодичным проездом ощущалась все острее и острее.

В 1923 году Подольско-Харьковское шоссе стало дорогой государственного назначения. По отчетам 1923–1924 гг., на всем протяжении оно было “покрыто каменной одеждой”, мосты — деревянные. В

1929 году дорога Москва-Харьков входит в состав Главного управления шоссейных дорог Народного комиссариата внутренних дел СССР.

Интерес к автомобильной и тракторной технике и к новостям дорожного строительства постоянно рос, молодежь мечтала владеть собственным мотоциклом.





ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

На строительство сети местных дорог государство решило поднять население. Как прокладывать и ремонтировать дороги, что должен знать пионер при их строительстве - тысячи экземпляров подобной практической и агитационной литературы выходили под шапкой «Автодора». В 1928 г. правительство издало постановление «О трудовой дорожной повинности», тем самым юридически обосновав право местных органов на привлечение сельского населения к дорожному строительству. На местах партийные и советские органы создали специальные штабы по борьбе с бездорожьем, уже в 1931 г. Ленинградский областной штаб рапортовал Г.М. Кирову, что план дорожных работ с привлечением трудящихся выполнен на 102%, с ростом против 1930 года - в 4 раза.



Накануне первой пятилетки в дорожном хозяйстве работали 1858 инженеров и техников, 2200 дорожных мастеров и десятников. Этого было явно недостаточно, ибо, по данным 1928 г., 460 тыс. км дорог в восьми округах обслуживали всего 51 инженер, 297 техников, 92 дорожных мастера и 88 десятников. Усиление внимания к вопросу подготовки дорожных кадров привело к тому, что только в 1931–1932 гг. из вузов и техникумов, ФЗУ

и с рабфаков вышли 10 710 специалистов. В последующие пять лет - с 1933 по 1937 гг. включительно - из учебных заведений были выпущены 13 833 инженера и техника, для дорог местного значения подготовлено свыше 100 тыс. человек. Тем не менее потребность в специалистах-дорожниках оставалась. В 1937 г. на более чем три тысячи районных дорожных отделов имелось всего 183 инженера, 2487 техников и 5136 десятников. Эту ситуацию изменить до начала Великой Отечественной войны так и не удалось.



Общественное движение в поддержку развития отечественного автомобилестроения обрело организованные формы с созданием в 1928 году Автодора. Одновременно стал выходить журнал «За рулём». Автодор своей масштабной деятельностью совершил настоящий переворот в сознании сотен тысяч граждан огромной страны.



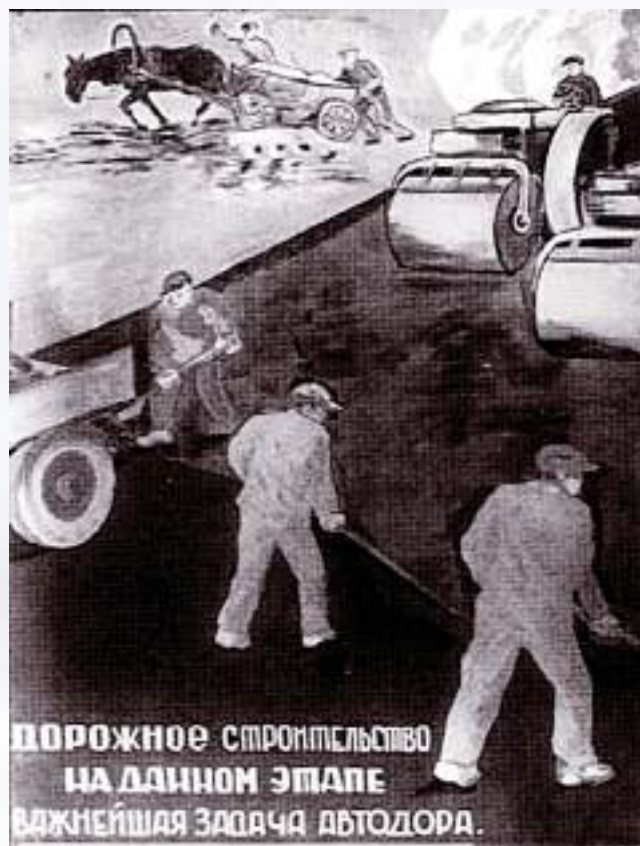


ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

Уже к 1933 г. было выпущено свыше 56 тыс. автомашин, всего же их в стране насчитывалось более 75 тыс., почти в 4-5 раз больше, чем в 1928 г. Еще более впечатляющими оказались годы второй пятилетки (1933-1937 гг.): на 1 января 1938 г. парк автомобилей в стране вырос до 580 тыс.

Выпуская по 200 тыс. машин в год, Советский Союз вышел на четвертое место в мире по этому показателю.

Преимущественно строились грузовики, используемые в основном в сельском и коммунальном хозяйстве, тяжелой и легкой промышленности, Союзтрансе и автогужевых трестах, при исполкомах Советов.



Строительство автозаводов, новых шоссейных дорог позволило значительно повысить удельный вес автомобильных перевозок в общем грузообороте. В соответствии с решением XVIII съезда ВКП(б) "Об ускорении перевода грузов с железнодорожного транспорта



на автомобильный транспорт" в составе Главного управления шоссейных дорог НКВД было образовано Управление дороги Москва-Харьков – история управления началась 1 января 1938 года.

Чтобы представить картину интенсивности движения по шоссе до-

роги Москва-Харьков, взглянем на следующую таблицу:

ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПО ШОССЕ В ОДНОМ НАПРАВЛЕНИИ (1938 г.)								
№ п/п	Название пунктов	Километр		В сутки				Гужевых подвод
		от	до	автотранспорт				
				грузовой	легковой	автобусы	итого	
1	Москва-Подольск	0	37	960	300	140	1400	290
2	Подольск-Тула	37	140	310	75	30	415	80
3	Тула-Орел	140	320	250	70	22	342	150
4	Орел-Фатеж	320	432	180	40	20	240	110
5	Фатеж-Курск	432	477	200	40	40	280	130
6	Курск-Белгород	567	622	330	30	10	370	65
7	Белгород-Харьков	622	739	480	140	40	660	60



– Без шоссе автомобиль никуда не двинется, но, какое бы ни было хорошее шоссе, оно остановится перед водными преградами. И тут без мостов и труб не обойтись.

Искусственные сооружения												
№ п/п	Перегоны	Путепроводы, шт.	Мосты, шт.				Трубы, шт.					
			Всего	Железобетонные	Металлические	Деревянные	Всего	Железобетонные	Каменные	Бетонные	Чугунные	Деревянные
1	Москва-Тула	5	31	4	5	22	100	20	21	–	57	2
2	Тула-Орел	4	84	9	9	66	50	8	10	–	38	–
3	Орел-Курск	–	64	3	5	56	23	7	13	–	3	–
4	Курск-Белгород	–	44	18	2	24	32	–	–	27	2	3
5	Белгород-Харьков	–	25	1	–	24	26	–	–	23	1	2

Но вся эта картина будет неполной, если мы не покажем техническую характеристику

ку шоссе, дабы читатель мог объёмно осмыслить состояние вышеупомянутой дороги.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ШОССЕ (по состоянию на 1.01.1938 г.)					
Перегоны от км до км	Москва-Тула 11-140 км	Тула-Орел 140-320	Орел-Курск 320-477	Курск-Белгород 477- 622	Белгород-Харьков 622-736
Средняя ширина земполотна, м	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5
Средняя ширина проезжей части, м	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5
Песчаное основание, см	15-22	8-20	3-10	5-10	5-10
Щебёночная кора, см	14-18	10-20	10-20	9-12	10-17

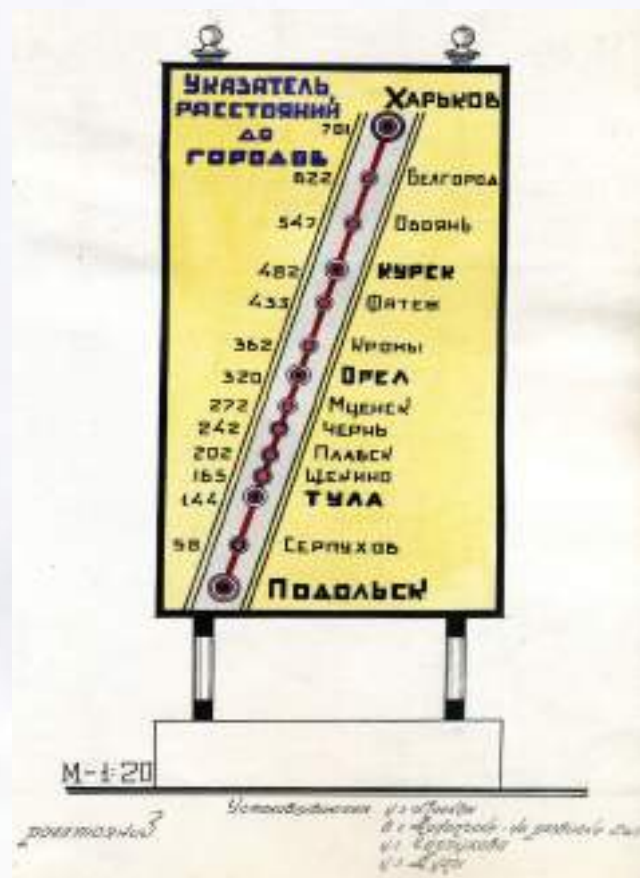




ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

Народные стройки получили наибольший размах в 1939-1940 гг. За 47 дней в Киргизии была построена гравийная дорога Рыкачье-Чолтон-Ата (80 км), за несколько дней пролегла дорога из Оша в Нукат. Побеждали не умением, а числом. На прокладке дороги Горький-Муром-Күлеваки протяжением 230 км работали 45 тыс. человек, Орел-Ливны (197 км) — более 6 тыс. За 10 дней более 22 тыс. строителей дороги Ярославль-Рыбинск (80 км) «перелопатили» 540 тыс. кубометров земли. Замостив 440 тыс. кв. метров проезжей части, построив десятки малых и средних искусственных сооружений, они завершили строительство к 7 ноября 1949 г. Денежные ассигнования на эту стройку составили менее 18% сметной стоимости дороги.

Не меньшей, чем дороги, заботой дорожников были мосты и переправы. Приходилось им возводить мосты низководные и высоководные, деревянные с использованием металлических балок и пакетов, временные и капитальные, наплавные и даже подводные. Как и дороги, мосты нужно было строить очень быстро. Эстакадно-наплавной мост через Волгу в районе Сталинграда был построен за 10 дней вместо 12, отведенных для этого командованием. Упрощенные низководные мосты шириной 6 м без устройства поперечных связей длиной свыше 700 м строили за трое с половиной суток, низководные мосты через Днепр протяженностью более километра — за 3—9 суток. В течение войны менялась и оснащённость мостостроителей. В начале ее при постройке низководных мостов сван завивали ручными деревянными бабами. В конце войны для восстановления больших мостов были созданы автомобильные мостопоезда, состоявшие из 20-30 автомобилей с прицепами, лесопильными рамами и станками, копрами с дизель-молотами, домкратами, лебедками, электростанциями и компрессорными станциями.

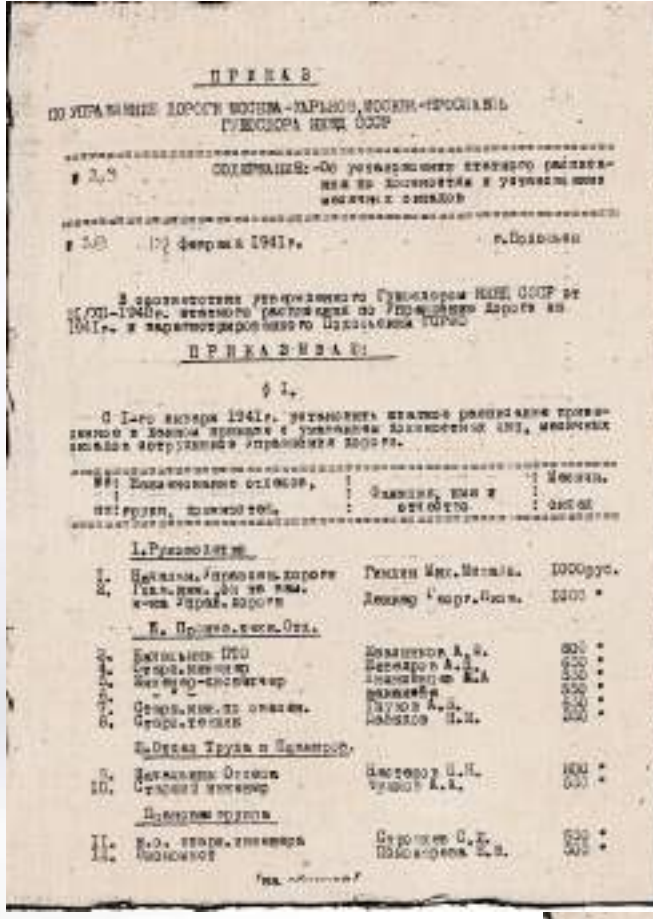


Для содержания дороги было создано семь ДЭУ, в каждом образовано 3-4 дорожных ремонтных пункта (ДРП), а те, в свою очередь, делились на ремонтёрские обходы длиной 7-9 километров (слово «ремонтёр» было заимствовано из революционной армейской лексики — так звали офицера в полку, которому поручалась закупка лошадей. У дорожников ремонтёром именовался рабочий, имевший конную повозку, на которой он ежедневно перевозил материал для устранения повреждений на шоссе). Из ДЭУ централизованно (в том числе и в зимний сезон) подвозился материал для заделки мелких выбоин и ремонта деревянных мостов. 80% работ выполнялось вручную — труд дорожника был исключительно тяжёлым.

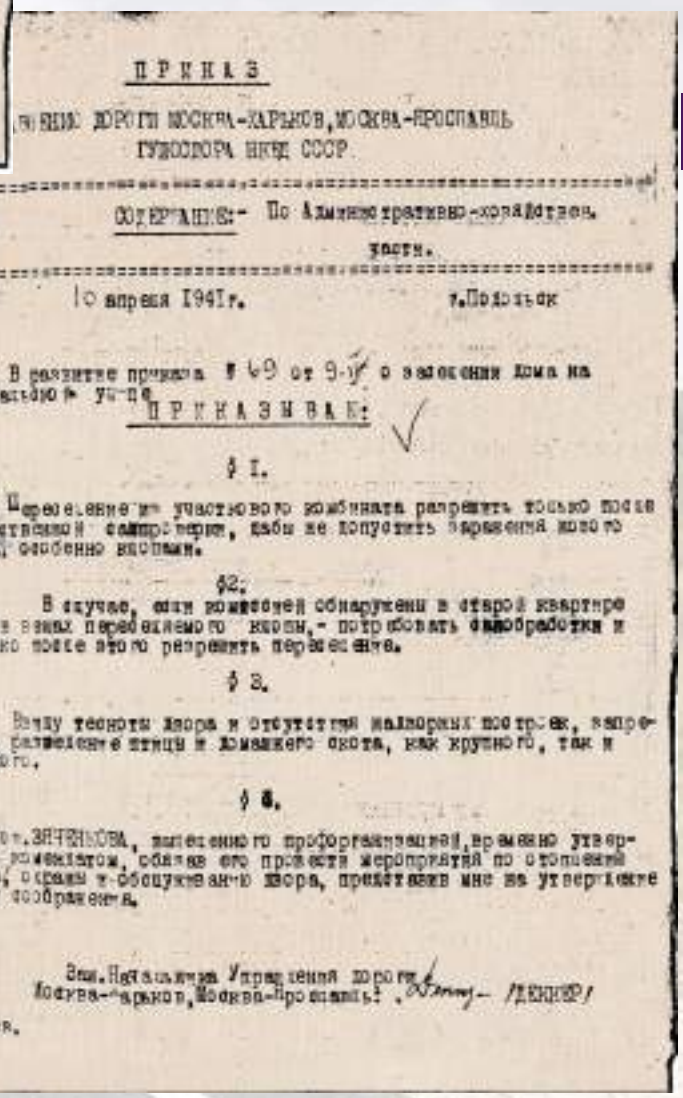




До 1 октября 1939 года управление автодороги Москва-Харьков располагалось в Курске, а затем перенесено в Подольск (Московская область). Состояние дороги и её пропускная способность явно не удовлетворяли возрастающей интенсивности движения. В 1940 году московская контора Союздорпроекта подготовила "Ориентировочный план реконструкции автодороги Москва-Харьков". Планом предусматривалась замена всех мостов на железобетонные (более 80% служивших тогда – деревянные).



А ещё в плане было строительство в Орле здания управления и зданий линейной дорожной службы на всём протяжении трассы, жилья для дорожников. Как мы видим, работники дороги Москва-Харьков жили нормальной обычной жизнью предвоенного СССР. Работа, спорт, повседневный быт, выполнение всех нормативов советского строительства и вера, вера в светлое будущее ...





ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

С начала войны Гүшосдор, помогая армии, приступил к формированию военно-дорожных отрядов. Позже он стал заниматься строительством, ремонтом и содержанием дорог в глубоком тылу, нередко прибегая к помощи населения. Так, в 1941-1943 гг. были проложены дороги Горький-Чебоксары-Казань протяжением 390 км, Рязань-Куйбышев (920 км). Строились дороги на Северном Кавказе через Кавказский хребет к побережью Черного моря; велись работы на Черноморском шоссе и других магистралях. Местные жители помогали не только в тылу. Когда осенью 1941 г. Москва готовилась к обороне, за четверо суток москвичи и колхозники Подмосковья построили полукольцевую обводную автогужевую трассу вокруг столицы с низководными мостами и наплавными переправами. К ноябрю того же года было сооружено семь маршрутов, обеспечивших обход Москвы с севера и юга и выход к железнодорожным станциям снабжения.

Широко были распространены способы укрепления дорог материалами, не требовавшими значительных трудовых или временных затрат. Кирпич, шлаки, гравийные и гравелистые материалы, мел, известняк, строительный мусор — в дело шло все. В лесисто-болотистой зоне на дорогах устраивали хворостяные и фашинные выстилки, настилы из бревен и жердей, колейные дороги.



Они работали за себя и за тех, кто уходил на фронт, но никаких доплат за увеличенный объём работ тогда не получали.

Им предстояло восстанавливать проезжую часть после бомбёжек, оперативно очищать дороги после снежных буранов, бороться с весенней распутицей, спасать опоры деревянных мостов от ледохода...



И всё это при скудном пайке, при постоянной нехватке горючего для техники. А главное — просто не было времени: движение войск по дорогам нельзя было останавливать ни на час.

В связи с объявлением военного положения 24 июня был создан аварийно-восстановительный отряд



(его возглавил Алексеев), все дороги и мосты взяты под особый контроль. Утверждён список работников, которым предстояло пройти военное обучение. В программе: винтовка образца 1891/1930 г. (6 часов), пулемёт Дегтярёва (6 часов), миномёт (6 часов), гранатометание (4 часа), борьба с танками (4 часа), строевой устав и тактика (12 часов), противохимическая и противовоздушная защита (2 часа), дисциплинарный устав (4 часа). В условиях военного



времени недисциплинированность наказывалась арестом и содержанием на гауптвахте в течение нескольких суток. Строжайше соблюдалась светомаскировка — за зажжённую в неподобающем месте спичку можно было попасть под суд.

3 октября, когда фашисты уже ворвались в Орёл, из города эвакуировался располагавшийся здесь 908-й дорожно-эксплуатационный участок. Однако обустроиться где-то ближе к своему городу орловским дорожникам уже не довелось. 17 октября 1941 года Управление дороги переводится из Подольска в село Петровск на трассе Москва-Ярославль. Документы, которые невозможно вывезти в оперативном порядке, подлежали немедленному уничтожению.





Туда же, в Петровск, были эвакуированы дорожные мастерские из оккупированного фашистами Курска – 7 октября из города отправилась колонна из 10 автомашин с 25 сотрудниками и оборудованием. Эти станки и механизмы как нельзя кстати оказались в первую военную зиму – они стали основной производственной базой Управления в эвакуации. В конце октября в Петровск был переведён 907-й дорожно-эксплуатационный участок из Тулы – на подступах к городу уже развернулись ожесточённые бои, затем был эвакуирован участок из самого Подольска.



А для обслуживания и ремонта дороги Москва–Харьков на перегоне Москва – граница фронта осталась оперативная группа Управления, которая работала совместно с коллективом Военной автомобильной дороги № 11. Да и сама дорога Москва–Харьков была передана из ведения НКВД в соответствующий главк (главное дорожное управление) Красной Армии, получила статус военной автомобильной дороги и вошла в состав Центрального фронта.

Сразу после победного контрнаступления в декабре 1941 года встал вопрос о восстановлении магистрали. Приказ № 222 от 30 декабря 1941 года гласил: “Врид (временно исполняющему) должность – стандартная официальная формулировка в первой



половине XX века. – Авт.) начальника 911-го (Мценского) ДЭУ т. Левину выехать к месту основной работы для организации и восстановления дистанционной службы на дороге Москва–Харьков вслед за освобождением территории дистанции 911-го ДЭУ от оккупантов. Срок выезда – 30 декабря 1941 г.”.

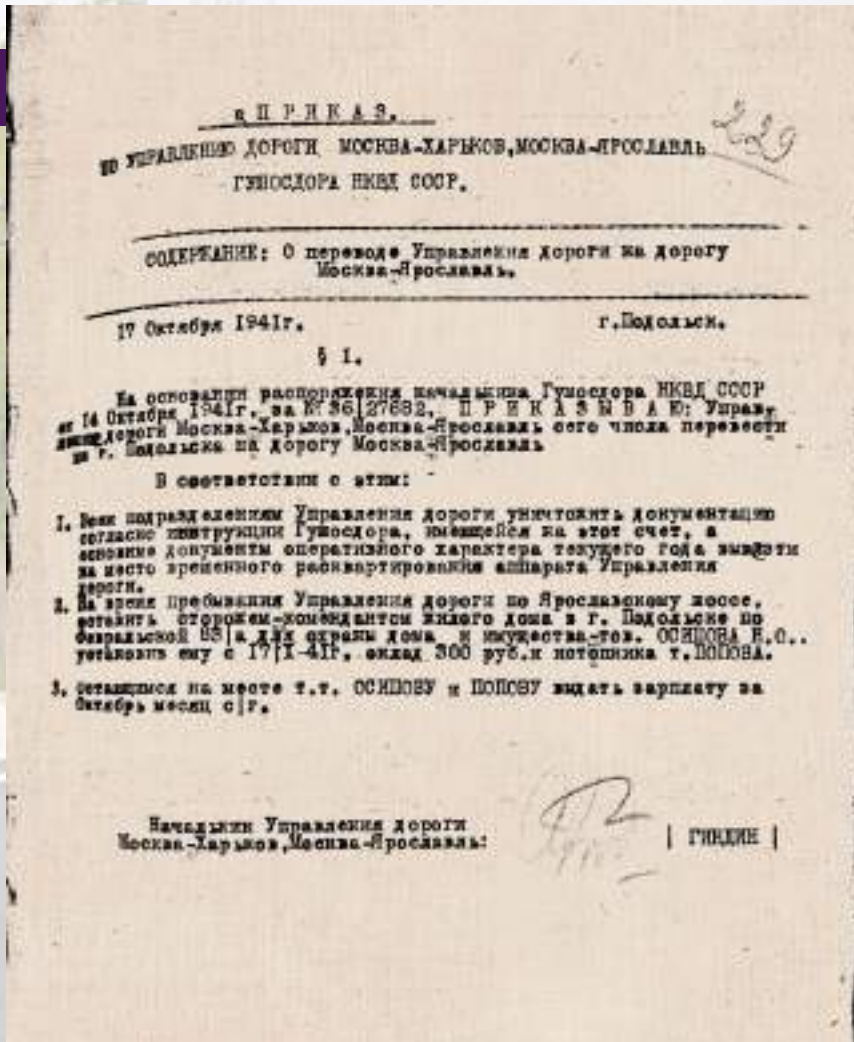


Уже в начале февраля 1942 года стали готовиться к возвращению аппарата Управления в Подольск. С переездом управились за считанные дни – с 12 февраля возобновилась работа на прежнем месте. С 4 мая 1942 года начало действовать самостоятельное Управление автодороги Москва–Ярославль.

Именно с того дня на протяжении нескольких десятилетий ведомство именуется “Управление дороги Москва–Харьков”. В июне при начальнике Управления было организовано Военное отделение (его возглавил военный инженер 3-го ранга Виктор Александрович Мичурин).



Приказом от 23 июля 1942 года переходящее Красное знамя присуждено коллективу 911-го ДЭУ (врид начальника Пожванюк): они обеспечили “бесперебойное автодвижение на ответственном участке дороги в период весенней распутицы, и этим самым было выполнено боевое задание в дни Отечественной войны с немецко-фашистскими захватчиками”.





ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

С 1942 г. основным типом деревянных покрытий стали колейные. Из-за постоянной нехватки металлических креплений дорожникам приходилось нередко проявлять незаурядную смекалку, чтобы обеспечить прочность покрытия. Вот и появлялись шпонки, закладные поперечные доски, врубки «ласточкиным хвостом» и пр. Пользоваться же заранее изготовленными сборными щитовыми покрытиями было невыгодно из-за неудобства их транспортировки на большие расстояния.

Условия движения улучшались зимой, но надо было постоянно чистить дороги от снега. Когда снежные отвалы начинали мешать движению, дорожники готовили новую полосу, идущую параллельно старой. Отвалы, в свою очередь, служили одним из способов снегозадержания.

Движение на дороге регулировали сотрудники контрольно-пропускных пунктов, постов регулирования. Некоторые КПП были подключены к проводным каналам связи, что облегчало управление движением. На дорогах оборудовались дорожные знаки и указатели, различные пункты обслуживания: продовольственные, медицинские, отдыха, обогрева, заправочные, технической помощи. А в конце войны на отдельных дорогах были организованы даже бани и парикмахерские. В продовольственных пунктах по аттестатам проезжающим выдавались горячая пища и сухой паек. За годы войны они обеспечили питанием свыше 30 млн. человек. Более 1 млн. человек получили помощь на медицинских пунктах, а заправочные пункты обеспечили топливом и смазочными материалами до 2 млн. автомобилей.

В 1941-1945 гг. дорожные войска Советской армии восстановили около 100 тыс. км дорог, построили, отремонтировали и восстановили 1103 км мостов, оборудовали 206 крупных паромных переправ. Более 5 тыс. км дорог с твердым покрытием и свыше 10 тыс. км деревянных колейных дорог проложили они по территории Советского Союза.



Руководители ДЭУ премированы по окладу, лучшие дорожники — на общую сумму 3 тысячи рублей. С перевыполнением плана коллектив дороги встретил 25-ю годовщину Октябрьской революции. Были завершены все мероприятия по подготовке к очередной военной зиме. Руководство дороги объявило благодарность 18 работникам, а Красное знамя вручили коллективу 11-го ДЭУ.

13 февраля 1943 года состоялось торжественное открытие моста через Оку в районе Серпухова. Тогда же начальнику 11-го ДЭУ технику-лейтенанту Н.С. Сандуце и начальнику мехмастерских А.Г. Сошникову было приказано выехать в Курск для восстановле-



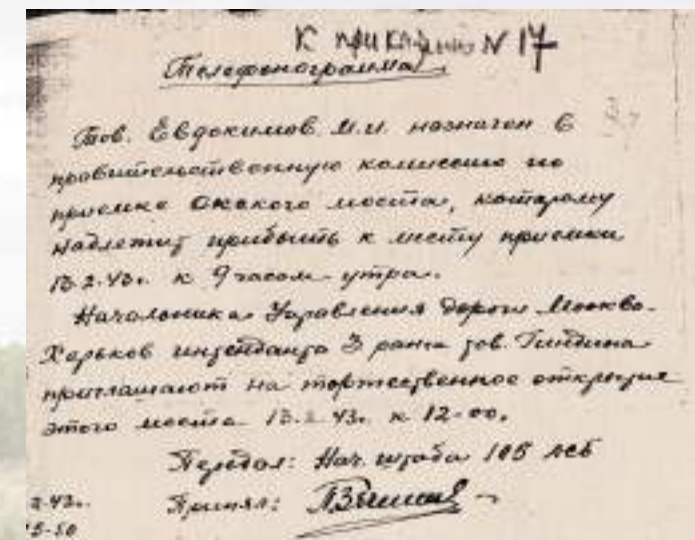
ния дорожно-эксплуатационной службы (909-го ДЭУ) на территории, освобожденной от оккупантов. К этому времени была очищена от фашистов часть Курской и Харьковской областей. На начальника ДЭУ дороги Тула-Сталиногорск техника-лейтенанта А.П. Калинин возложили исполнение обязанностей начальника 910-го (Белгородского) ДЭУ. Предстояло определить объем разрушений и составить план восстановления дороги.

Приказ начальника дороги Гиндина № 44 от 29 марта 1943 года: «Обращаю внимание всех начальников ДЭУ, что в текущем 1943 году весеннее содержание

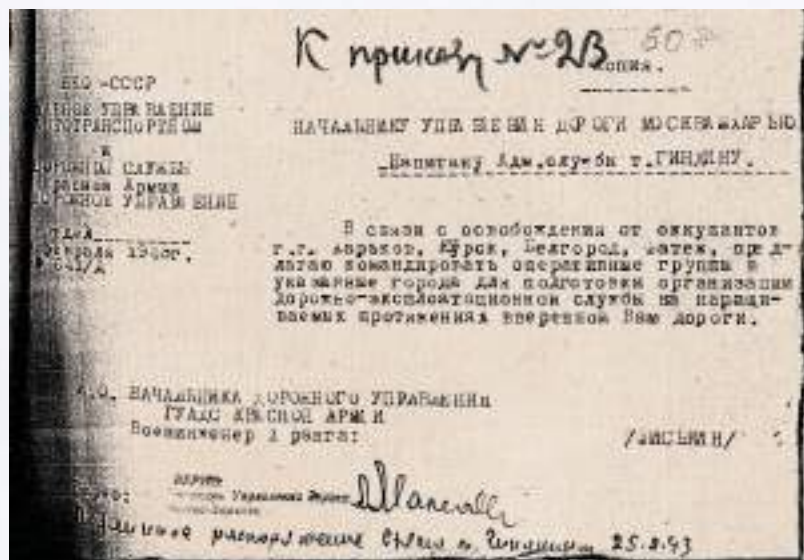


обслуживаемой нами дороги происходит в условиях усиленного колонного автодвижения, а это требует от руководителей и всего коллектива дороги напряжения всех имеющихся возможностей и правильного их использования. Активные боевые операции на фронте происходят в зоне обслуживаемой нами

дороги, а поэтому невыполнение мероприятий по весеннему содержанию автомагистрали и пропуску ледохода будет рассматривать как тягчайшее Государственное преступление и измена Родине».



Своевременный подвоз военного снаряжения и боеприпасов обеспечил успехи наших войск. Военные дорожники в 1942 и 1943 гг. были удостоены благодарностей командующего Центральным фронтом. В конце июля 1943 года были организованы занятия по повышению квалификации дорожных мастеров, бригадное обучение



48 плотников, представителей других профессий. В программе повышения квалификации дорожных мастеров были не только специальные темы, но и политграмота, русский язык, математика. В начале августа следует приказ об организации ремонтно-восстановительных работ в районе Орла и Белгорода. Ещё не прозвучал первый салют, а начальник Управления Гиндин уже определил местом дислокации 908-го ДЭУ город Орёл и поручил его руководству принимать в своё ведение магистраль “по мере полного освобождения от оккупантов участка Орёл–Курск”. Начальником Орловского ДЭУ был назначен М.Е. Левин (до этого он руководил тульским участком). Задача перед ним и его коллегами на освобождённых дорогах ставилась чётко – готовить шоссе к осенне-зимнему периоду.

Накануне 7 ноября 1943 года Красное знамя вручили коллективу 909-го ДЭУ, который “во фронтовых условиях обеспечил отличное содержание дороги в период насту-

пления нашей Красной Армии, сумел без помощи воинских частей в основном закончить подготовку дороги к зиме”. Начальник участка инженер-капитан Д.М. Величенко был премирован окладом (в начале 1944 года его наградили знаком “Отличный дорожник”), лучшие работники участка получили премии.



В марте 1944 года дорога снова была передана из армейского подчинения в систему Главного управления шоссейных дорог НКВД СССР, дороге вернули мирный статус. В июне 1944 года Совет Народных Комиссаров СССР принял постановление о реконструкции автомобильной дороги Москва–Харьков–Симферополь–Ялта в 1945–1950 годах. Тогда и оказался востребован ещё довоенный план модернизации. В мае 1945 года возобновился учёт транзитного транспорта – в течение года 24 дня были т. н. “учётными”: по количеству машин, проследовавших за сутки, отныне делали вывод об общей интенсивности движения.

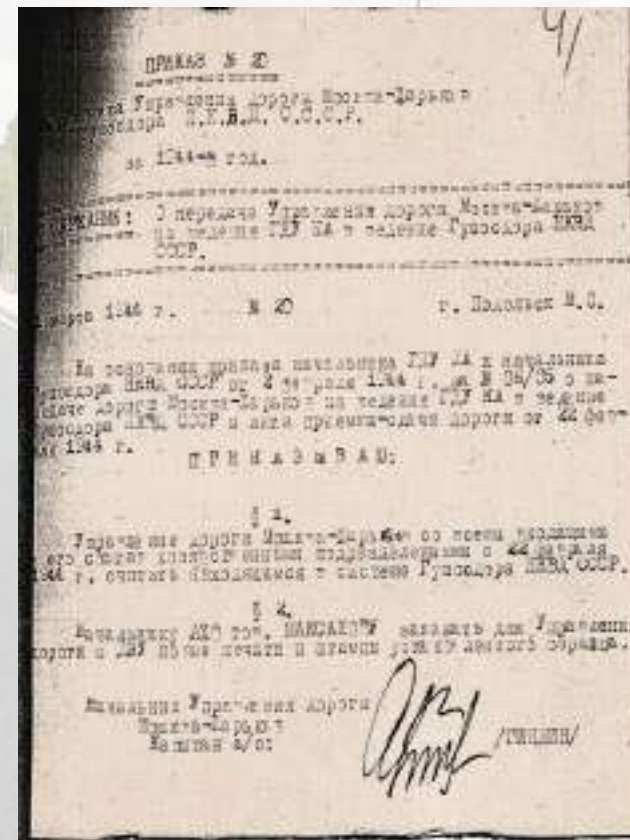


Освобожденный Орёл 5 августа 1943 г.

49 Эта статистика была крайне важна для того, чтобы определить приоритеты и параметры дальнейшего развития магистрали. Теперь участкам не только вручали Красные знамёна и рабочим объявляли благодарность. Вдобавок к символическим премиям в 1944 году появились небольшие подарки дорожникам, в 1945-м – ещё и ордера на промтовары, на отрезки для костюма или платья.

Для восстановления разрушенных во время войны дорог с сентября 1945 года в СССР стало прибывать из европейских стран трофейное имущество – для его оценки в Управлении была создана специальная комиссия. Тогда же началось строительство нескольких лагерей для военнопленных с тем расчётом, что эта рабочая сила будет использоваться на восстановлении и реконструкции шоссе, на заготовке материалов и т. д.

Лагеря были относительно невелики – три первых на 450, на 800 и на 500 человек. В штатном





вые были применены железобетонные пролётные строения с предварительно напряжённой арматурой, а для некоторых путепроводов – гибкие железобетонные стойки и качающиеся металлические стойки трубчатого сечения.

Летом 1946 года дорожникам впервые за пять последних лет начали предоставлять отпуска. Стали

расписании Управления появились должности “заместитель начальника по лагерю” (её в октябре 1945 года занял майор А.Л. Шерин), “инспектор лагерной группы по распределению и использованию рабочей силы” и т. д. Все необходимые материалы для восстановления шоссе подвозились на лошадях, главным инструментом у подневольных рабочих были лопаты и деревянные трамбовки. Реконструкцию дороги в 1945–1949 гг. вели по упрощённой схеме: расширили проезжую часть до 7 метров и положили один слой асфальта, заменив деревянные искусственные сооружения на бетонные и железобетонные. Широко использовались основания из грунта, обработанного битумом и цементом. В мостостроении впер-

постепенно уходило в запас с военной службы те офицеры-дорожники, кто попадал в разряд имевших на это право согласно указу Президиума Верховного Совета СССР (в 1947 году “вольную” дали и рядовым). Время было тревожное – послевоенная разруха, засуха, голод, да к тому же начало “холодной войны”, новая волна диверсий.



Книга приказов по Управлению дороги сохранила такой факт: днём 28 октября 1946 года у деревянного моста на шоссе Тула–Сталиногорск остановилась машина без номеров. Двое неизвестных подожгли мазут в сточной канаве у моста и тут же уехали. Находившийся на своём обходе ремонтёр Некотенев, заметив огонь, сообщил дорожному мастеру Усенку. Вместе с жителями ближней деревни Любовки они ликвидировали пожар и сохранили мост. Руководство дороги объявило работникам благодарность с занесением в трудовую книжку и премировало их по сто рублей. Всему коллективу магистрали ещё раз напомнили об усилении бдительности. Соответствующие органы вели расследование...

Летом 1946 года заметно усилилось движение на магистрали. Настилы на мостах были деревянные,

из-за засухи изнашивались в тот год необычайно быстро. Материала для участвовавшего ремонта просто не было. Начальник 908-го ДЭУ Демидович и главный инженер участка Гринберг для удлинения срока службы дощатых настилов применили “метод устройства полос из чёрных вяжущих материалов между фиксирующими по краям полосы досками”. Начальник дороги объявил им благодарность и премировал отрезами на костюм.





нулось нешутное – итоги подводились ежемесячно к 10-му числу, лучших определяло специальное жюри.

В апреле 1947 года дорожники получили несколько машин повы-

шенной проходимости “Студебеккер” и “Форд”, уже прошедших по фронтовым дорогам в составе воинских частей и капитально отремонтированных. Это было радостное событие. Ведь прежде основной объём работ приходилось выполнять на полупроходах и, что называется, на конной тяге – имелось обширное конное хозяйство.

А техник 909-го ДЭУ Тарасов дефицит краски для возобновления дорожных знаков в тот год одолел дедовским способом: устроил пионерский костёр из отработанных обтирочных материалов и масел, из получившейся сажи изготовил необходимую краску. Тарасова также премировали отрезом. Опыт дорожных умельцев был рекомендован для самого широкого распространения.

Время и труд залечивали военные раны. В 1947 году началось масштабное благоустройство и оформление дороги новыми знаками. Запевалой в этом деле стал 11-й ДЭУ (начальник Н.С. Сандуца) – силами этого участка была по-новому оформлена трасса Москва–Подольск. Благоустройство на этом шоссе ставили в пример всем дорожникам. А в сентябре 1947 года было учреждено почётное звание “Лучший мастер Упрдор”. Его обладатель получал право претендовать на ещё более высокое звание “Лучший мастер Гушосдора МВД СССР”. Соревнование развер-



Лошади изумительно красивы и выносливы, но чем они могут помочь, к примеру, в весеннюю распутицу или во время снежных заносов? Тут требовалась мощная дорожная техника, ведь зимы были настоящим испытанием всех сил и возможностей дорожников. Откроем приказ начальника Управления от 20 декабря 1948 года: “В целях

более правильной организации снегоборьбы на дороге Тула–Сталиногорск для обеспечения проезжаемости по дороге зимой 1948–1949 гг. начальнику 907-го ДЭУ расстановку автодормеханизмов произвести к 25 декабря и создать запас ГСМ, обеспечивающих работу механизмов на снегоочистке; организовать обогревательные пункты на дороге, для чего заключить договоры с домовладельцами в населённых пунктах, расположенных вдоль трассы, и оборудовать таковые согласно положению”.

Летом 1949 года при следовании на отдых дорогу осмотрел Председатель Совнаркома СССР И.В. Сталин. То, что он увидел, было редкостью для отечественных трасс того времени: вдоль дороги выросли станции технического обслуживания,





ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

В 1946 г. было принято решение о строительстве автомагистрали Москва—Симферополь. Строили ее вольнонаемные и немцы-военнопленные. На дороге широко использовались основания из грунта, обработанного битумом и цементом. Оборудование южного участка шло поточным методом. В мостостроении впервые были применены железобетонные пролетные строения с предварительно напряженной арматурой, а для некоторых путепроводов — гибкие железобетонные стойки и качающиеся металлические стойки трубчатого сечения. Вдоль дороги выросли станции техобслуживания, бензоколонки, гостиницы, что тоже было редкостью для конца 1940-х гг. В 1950 г. строительство автомагистрали завершилось.

Многим участникам стройки были присуждены Сталинские премии II и III степени.



бензоколонки, гостиницы. Реконструкция завершилась досрочно в том же 1949 году. И завершилась не символическим перерезанием атласной ленточки, а традиционным автопробегом. Для него на Московском автозаводе за десять дней собрали 12 междугородных автобусов (обычно выпускали лишь три такие машины в месяц). Колонна автобусов вернулась в столицу из автопробега в Симферополь раньше

намеченного срока. 14 участникам реконструкции были присуждены Сталинские премии II и III степени. Тогда же было построено здание Управления в Орле — с 15 июля 1950 года руководство дороги располагалось в этом городе.

Уже к 1955 году интенсивность движения превысила расчётную в два, а то и в три раза (на головных участках), причём до 72% транзитных машин составляли грузовики. С 1954 по 1960 год шёл капитальный ремонт дороги на участке от Москвы до Тулы: асфальт оказался буквально раздавлен колёсами. В начале 1960-х годов были построены обходы Подольска и Серпухова.

С древних времён так и остался неизменным её профиль — небольшие насыпи, глубокие выемки. Это было особенно опасно зимой, в снегопады — дорога попала в 4-ю, худшую категорию по «снегозаносимости». Чтобы бороться со снегом, ещё осенью за ДЭУ решениями област-



ных властей закрепляли уборочную технику местных предприятий (трактора, бульдозеры, самосвалы). На самых опасных участках (а их протяжённость составляла 235 километров!) применяли снегозащитные щиты, плетни, устраивали снежные траншеи.





ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

В 1952 г. в СССР и РСФСР были образованы Министерства автомобильного транспорта. На следующий год они стали называться Министерствами автомобильного транспорта и шоссейных дорог. Существовавший в подчинении МВД Гүшосдор в 1953 г. был передан в Министерство путей сообщения, но вскоре был включен в структуру Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. Здесь его разделили на два главка: эксплуатационный (Гүшосдор) и строительный (Главдорстрой). Отныне все работы по строительству общегосударственных дорог перешли от Гүшосдора к Главдорстрою.

В 1969 г. Минавтошосдор РСФСР был разделен на Министерство автомобильного транспорта РСФСР и Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР (с 1979 г. - Министерство автомобильных дорог РСФСР). На союзном уровне с 1972 г. строительством автодорог общегосударственного значения стало руководить Министерство транспортного строительства СССР. В России же в 1990 г. Министерство автомобильных дорог РСФСР сменил концерн «Росавтодор».

Строились новые заводы, росли города. Протяжённость дорог с твёрдым покрытием возросла в СССР со 143 тысяч километров в 1940 году до 236 тысяч в 1958 году, 379 в 1965-м, 483 тысяч километров в 1969 году. На старой дороге всё чаще и чаще стали появляться пробки, машины часами простаивали на подъёмах и спусках. Весной проезжая часть зияла массой колдобин. Ремонтные рабочие по старинке пешком обходили каждый свой участок (7 километров на одного) и уже не могли серьёзно улучшить положение.

Министерство автомобильного транспорта и



А ещё выручало то, что в каждом ДЭУ «на вооружении» было по одному американскому снегоочистителю (правда, у этой чудо-техники с космическим названием СНОГ почему-то не отапливалась кабина – видно, для борьбы с техасскими песками её проектировали).

В середине 1960-х годов ширина проезжей части составляла всего 7 метров, расчётная пропускная способность составляла 3 тысячи автомобилей в сутки, фактически здесь проходило в 2–4 раза больше машин.

С 1967 года Управление автодороги воз-

главлял Сергей Фёдорович Андреев. До этого он работал начальником Памирского тракта (Ош–Хорог), заместителем Министра автотранспорта и шоссейных дорог Киргизской ССР и главным инженером треста Главдорстроя СССР в Башкирии.



шоссейных дорог СССР было ликвидировано в 1956 году в связи с повсеместным созданием совнархозов. Вся полнота власти в дорожной отрасли перешла к республиканским министерствам, хотя нередко важнейшие вопросы дорожной отрасли решались на самом высоком уровне — в ЦК КПСС.



58

Так, например, Первый секретарь ЦК Никита Сергеевич Хрущёв лично давал указания по вопросам проектирования и строительства дороги Киев–Москва. Уж очень хотелось ему, чтобы новая трасса не миновала родную Калиновку. Как только позиции Хрущёва в Кремле окрепли, было принято решение о начале работ на магистрали. Так родилась новая, по тем временам уникальная, в бетонном исполнении автомобильная дорога Тросна–



Лемеша, впоследствии переименованная в дорогу Тросна–Калиновка и “Украина”. Четыре с половиной года строительных работ по районам Среднерусской возвышенности, по многочисленным оврагам и балкам, ручьям, рекам и болотам, полям, перелескам и лесам лесостепной зоны, в границах трёх областей и пяти районов с невероятными трудностями организационного и технического характера, с тоннами пролитого пота дорожных строителей позволили в 1961 году ввести в эксплуатацию эту уникальную дорогу.

В 1960-е годы была построена и автодорога Курск–Воронеж. До начала её сооружения путь, соединявший два областных центра, был мало отличим от обычной грунтовки:



заплывшие грязью кюветы, крутые повороты, деревянные мосты... Начало переменам положили Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 20 ноября 1959 года и Постановление Совета Министров РСФСР от 13 января 1959 года “О плане строительства автомобильных дорог на 1959–1965 гг.”. На автодороге Курск–Воронеж выполнялись работы по расширению земляного полотна, постройке долговечных искусственных сооружений, устройству дорожной одежды с твёрдым покрытием. К тому же новая трасса легла в основном по новому направлению. Строительство велось силами Воронежского и Курского областных Управлений строительства и ремонта автодорог. 30 декабря 1969 года дорога была введена в эксплуатацию.



59





По решению Министра автомобильного транспорта и автомобильных дорог РСФСР Ф.В. Калабухова в конце 1960-х годов была создана Служба организации движения (СОД). Она занималась попутной загрузкой автомобилей, улучшением безопасности движения, технологией борьбы с гололёдом и снежными заносами. Всего за два года на магистрали Москва–Харьков было установлено дополнительно пять с половиной тысяч дорожных знаков и информационных панно.



Появилась разметка дороги — для этого главк выделил Управлению на год 100 тонн специальной краски (её доставили из Турции). Это был первый в СССР опыт разметки дорог.

Хозяйственным способом Управление построило станции технического обслуживания в посёлке Малахово (Тульская область) и в городе Мценске (Орловская область), автовокзалы в городах Плавске (Тульская область) и Фатеже (Курская область). Внедрялось реверсивное движение.

Дорога Москва–Харьков была одной из основных магистралей страны для иностранных туристов. А потому ежегодно в срок до 1 мая магистраль проверялась на готовность к открытию туристического сезона межведомственной комиссией по иностранному туризму при Совете Министров РСФСР. Перед этим выполнялась огромная подготовительная работа.





ДИНАМИКА РЕМОНТА ДОРОГ

Наименование	Ед. измерения	Годы								
		1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Норматив ремонта дорог	км	75	75	75	75	75	75	75	75	75
Фактически отремонтировано	км	32	38	44	50	54	87	92	105	90



Были построены “обходы” городов Курск (1968), Тула и Щёкино (1972), Орёл, Белгород (1975). В 1972 году началось строительство скоростной магистрали МКАД–Серпухов–Тула (завершилось только в 2007 году), в 1976 году – сооружение обхода города Обоянь (Курская область). Увеличились ассигнования на ремонт дорог, значительно пополнился парк дорожно-строительной техники.

В 1972 году в Орле прошло Всесоюзное совещание по безопасности дорожного движения. В нём приняли участие заместители глав отраслевых Министерств всех республик СССР, руководители Госавтоинспекции. Основные моменты и итоги совещания подробно изложил на своих страницах отраслевой журнал “Автомобильные дороги”. Одним из важнейших решений, принятых на совещании, стало решение передать Службу организации движения в ведение Госавтоинспекции.



Если в 1969 году было отремонтировано 32 километра дорог, то в 1972-м – 50, в 1976-м – 195 километров.

Структура содержания дорог уже не отвечала потребностям времени. Созданные ещё в довоенный период ДЭУ в 1970-е годы были преобразованы в ДРСУ (на них дополнительно возлагались обязанности не только по содержанию, но и по строительству дополнительных полос). ДЭУ № 11, 12, 13, 14, 15, 16 были преобразованы в ДРСУ № 1, 2, 3, 4, 5, 6.



ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

Из воспоминаний Альберта Петровича Иванова, первого секретаря Орловского горкома КПСС (1968-1975 гг.)

Не менее важным было для нас и дорожное строительство, чтобы обеспечить благоустроенные подъезды ко всем центральным усадьбам колхозов и совхозов, новым посёлкам и сельскохозяйственным комплексам. При этом надо было изменить всю структуру дорожного хозяйства области, привязав дорожно-эксплуатационные организации к районам вместо «околотков», и создать мощные дорожно-строительные управления.

В этой связи мы попросили приехать к нам Министра автомобильных дорог РСФСР Алексея Александровича Николаева, с которым были знакомы со времени сложного обсуждения вопроса о строительстве обхода дороги Москва–Харьков вокруг города Орла. Помню, как мы с ним собственноручно в загородной гостинице нашего обкома партии написали проект совместного постановления бюро обкома КПСС и коллегии Министерства о развитии и повышении эффективности строительства и содержания дорог в Орловской области.

До его окончательного принятия нам удалось выпросить у Госснаба СССР разрешение на производство для этих целей сверх плана двадцати единиц техники на Орловском заводе дорожных машин и пятидесяти машин-самосвалов с прицепами – на заводе ЗИЛ. А это, в свою очередь, потребовало от нас оказания необходимой помощи в строительстве указанных предприятий и их переоборудовании. Кроме того, в Запорожье нам удалось оборудовать карьер для добычи щебня, а в МПС СССР – выпросить две «вертушки» для ежесуточного подвоза этого материала в нашу область.

Со стороны Минавтодора РСФСР нам была также оказана помощь в выделении другой дорожной техники и автоматизированных асфальтобетонных заводов. И только после всего этого было подписано подготовленное нами постановление, позволившее перейти на непрерывное строительство основных дорожных сооружений с вводом в эксплуатацию по одному километру благоустроенной дороги в день.



ДИНАМИКА РЕМОНТА ДОРОГ				
Наименование	Ед. измерения	Годы		
		1978	1979	1980
Норматив ремонта дорог	км	75	75	75
Фактически отремонтировано	км	90	271	315

В 1977 году начальником Управления был назначен Владимир Яковлевич Феофанов, до этого работавший начальником Управления дороги Москва-Куйбышев (ныне Самара). Его назначение совпало с началом подготовки магистрали к Олимпиаде-80 в Москве – именно здесь должна была пройти эстафета олимпийского огня. По решению Министерства были раз-

работаны подробные планы по каждой области, увеличены фонды поставок битума и гранитного щебня. В Управление пришла новая дорожная техника, были построены два новых асфальтобетонных завода “Тельтомат”. Объем ремонта увеличился сразу втрое – если в 1978 году было отремонтировано 90 километров дорог, то в 1979-м – 271, в 1980-м – 315 километров (в десять раз больше, чем десять лет назад!).

В 1981 году начальником Управления был назначен Владимир Тимофеевич Окунев, до этого он работал в аппарате ЦК Компартии



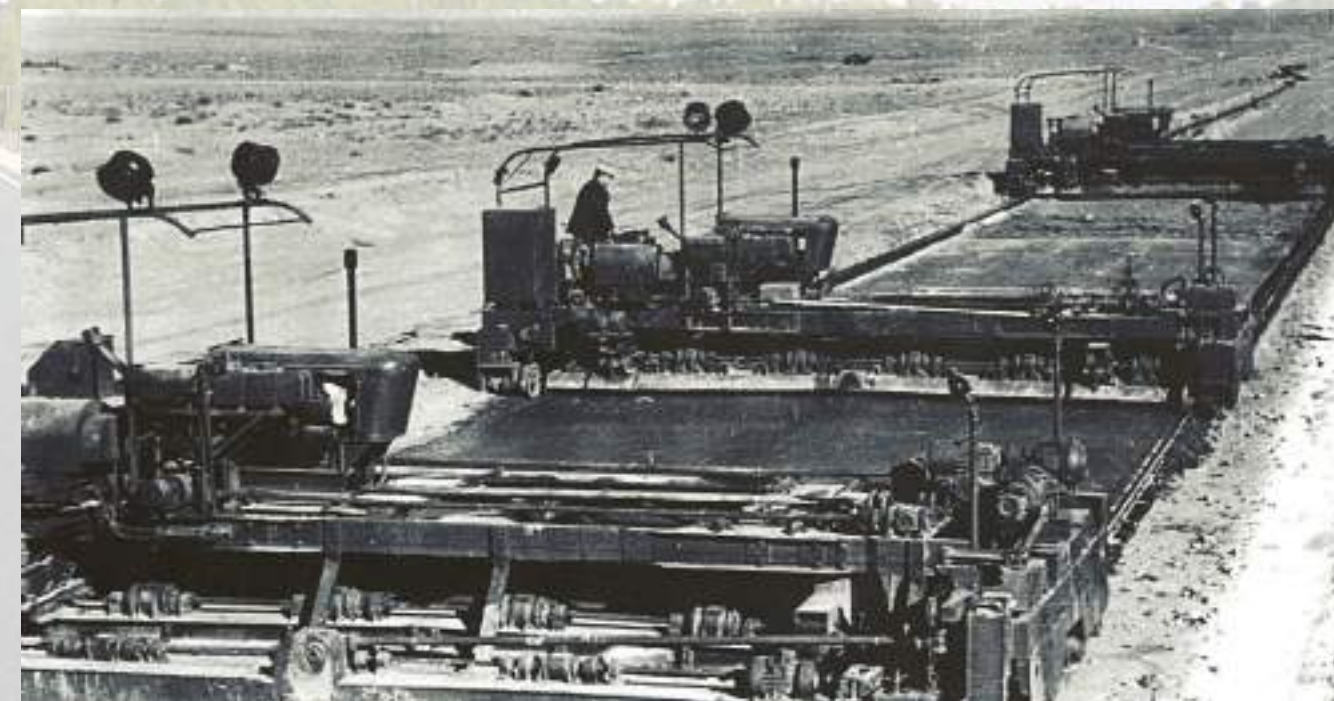
Украины. Благодаря его обращению в ЦК КПСС удалось добиться поручения председателю правительства Украины – выделять а в т о д о р о г е Москва-

Харьков по 200 тысяч кубометров гранитного щебня из украинских карьеров. А в Енакиево, городе металлургов, построили технологическую линию для производства 400 тысяч кубометров шлакового щебня в год – использовались отвалы местного комбината.



Для доставки такого весомого груза создали хозрасчётное управление – оно располагало пятью железнодорожными составами, которые профессионалы традиционно именуют “вертушками”. Поставки позволили активнее вести работу по расширению проезжей части. К тому же в состав магистрали вошла автодорога Курск-Воронеж-Борисоглебск в пределах Курской области.

Выстроили систему технологической связи от Орла до границы





с Украиной: теперь было отлажено взаимодействие дорожной службы, транспортников, ГАИ, “Скорой помощи” в любой ситуации – от аварии и ЧП до неблагоприятных погодных условий.

Было создано проектно-сметное бюро для оперативного обеспечения соответствующей документацией.

В 1986 году закончилось строительство обхода Мценска.



ДИНАМИКА РЕМОНТА ДОРОГ

Наименование	Ед. измерения	Годы							
		1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Норматив ремонта дорог	км	130	130	130	130	130	130	130	130
Фактически отремонтировано	км	243	182	229	191	234	230	212	120



В результате почти три четверти трассы Москва–Харьков (72% протяжённости) имели ширину три полосы, были “расшиты” узкие места на спусках и подъёмах, уменьшен риск снежных заносов. Скорость на дороге заметно возросла, а аварий после улучшения дорожных условий стало меньше.



В 1987 году начальником Управления был назначен Анатолий Иванович Небогатых. Родился 21 февраля 1936 года в г. Харькове. Окончил Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности

ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

В 1988 г. было принято Постановление «О государственной программе строительства и реконструкции автомобильных дорог в Нечерноземной зоне РСФСР». К этому времени 7 автономных республик и 23 области Нечерноземья лишь наполовину были обеспечены дорогами общего пользования, а внутрихозяйственных дорог насчитывалось всего 6% от необходимого количества. С 1988 по 1995 г. планировалось ввести в действие 170–200 тыс. км дорог. За три года при плане в 17 110 км дорог общего пользования было введено в действие 21 709 км, причём 70% из них имели усовершенствованное покрытие. В таких же соотношениях были реализованы задания по созданию внутрихозяйственных дорог. Надёжную автомобильную связь с областной опорной дорожной сетью получили 664 райцентра из 694, и 9420 центральных усадеб колхозов и совхозов из 9780.

«Эксплуатация железных дорог». В дорожной отрасли трудился с апреля 1975 года. С 5 мая 1987 года был назначен на должность начальника автодороги Москва–Харьков, в которой проработал до 16 февраля 1998 года. За годы своей биографии воспитал не одно поколение дорожников, которые достойно выполняет свои обязанности. (В настоящее время в учреждении безупречно работает внук Анатолия Ивановича, тоже Анатолий вместе со своей женой).

Менялась структура, в состав дороги вошли новые участки, внедрялся хозрасчёт и бригадный подряд.



ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

Крушение централизованного планового хозяйства бывшего СССР в начале 1990-х гг. поставило страну перед необходимостью создать в кратчайшие сроки новый механизм финансирования дорожного строительства. Правовой основой для него стал принятый в 1991 г. «Закон о дорожных фондах». Согласно его положениям, обеспечение дорожного строительства будет осуществляться через целевые внебюджетные фонды автономного формирования. На общенациональном уровне это Федеральный дорожный фонд Российской Федерации, средства которого направляются на финансирование работ на автодорогах общего пользования, отнесённых к федеральной собственности. В регионах создаются территориальные дорожные фонды, финансирующие дороги, принадлежащие республикам, автономным областям и прочим субъектам Федерации.

В 1994 году была принята президентская программа «Дороги России» на 1995–2000 гг. Её составной частью стала программа модернизации автомобильной дороги Москва – Харьков на 1995–2000 гг. Планировалось значительно расширить проезжую часть, до международных стандартов – 13 метров, перестроить все мосты и путепроводы под современные нагрузки.

Для реализации программы были привлечены дорожные войска – с их участием модернизировали обход Тулы и Щёкино, северный подход к Туле (60 километров). Военные строили производственные базы в Щёкино и Выползово (Тульская область), в Кромах (Орловская область), Дерюгино (Курская область). Появились новые современные развязки, мосты (в частности, был построен такой значимый объект, как обход посёлка Кромы). В последующие годы работа продолжалась. С 2004 года ведётся масштабный ремонт участка автодороги, проходящей по Курской области.

ДИНАМИКА РЕМОНТА ДОРОГ										
Наименование	Ед. измерения	Годы								
		1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Норматив ремонта дорог	км	130	130	130	130	130	130	130	130	130
Фактически отремонтировано	км	94	161	124,5	44,1	91,5	25,5	25,8	52	52



Если в 1989 году было отремонтировано 94 километра дорог, то в 1990-м – 161, в 1991-м – 124,5. Далее резкий спад – 44 километра (1992), 91,5 (1993), 25,5 (1994), 25,8 (1995), по 52 километра (1996, 1997). В 1999 году ФГУ ДРСУ были реорганизованы в ФГУ ДЭП (специализированные предприятия по содержанию дорог). В сложных экономических условиях не все из них смогли выдержать

растущие требования. В течение 2001–2004 гг. ГУП ДРСУ № 2, ГУП ДРСУ № 3, ГУП ДРСУ № 5 обанкротились. Однако руководство Управления дороги проявило заботу о работавших там – они были трудоустроены в новые коллективы. С 2005 года финансирование дороги начало постепенно увеличиваться. Если в 2005 году «недоремонт» составлял 66% от протяжённости общей сети, то в 2008-м – 34%.



ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

В 1995–1996 гг. в создание и выпуск дорожной техники было вложено 148,77 млрд. рублей, благодаря чему на отечественных заводах началось освоение производства новых её образцов. К их числу относятся асфальтобетонная установка типа МА-100 с производительностью до 100 тонн в час, мобильный асфальтосмеситель производительностью 50 тонн в час, эмульсионная установка, современные автогудронаторы и другая техника.

Экономические трудности, переживаемые Россией 1990-х гг., не обошли стороной и автодорожный комплекс. Кризис платежей, охвативший страну, сказался и на поступлении средств в дорожные фонды. Сохраняющиеся в 1994–1995 гг. инфляционные процессы снизили инвестиционные возможности уже утверждённого бюджета автодорожного хозяйства. Однако и в этих непростых условиях его работникам удалось добиться впечатляющих по нынешним временам результатов.

90-е годы – начало 2000-х гг. сложились нелегко для дороги Москва–Харьков, работа Управления велась в режиме жесточайшей экономии. Удалось сохранить ценные кадры, связи с подрядчиками, вместе с которыми производились в сложных экономических условиях необходимые работы. В этот тяжёлый экономический период (1999 г.) начальником ГУ «Управление автомобильной магистрали Москва–Харьков» был назначен Сергей Любомирович Недялков. И дело пошло с новой точки отсчёта. Из-за роста потока автотранспорта с целью обеспечения безопасности движения были реконструированы отдельные участки дороги, построены дополнительные полосы на подъёмах. В 2002–2003 гг. увеличился объём ремонта дорог и мостов. С 2005 года постепенно возросло финансирование дороги Москва–Харьков, сократился «недоремонт». Обозначился рост рынка и подрядных организаций, которым в долгосрочную арен-

ду была передана новая техника. Применение новых технологий и материалов стало реальностью. Это способствовало повышению качества ремонта и строительства, продлению срока службы дорожного покрытия, мостовых и других сооружений.

В 2008 г. Управление автодороги Москва–Харьков отметило 150-летний юбилей самой дороги и 70 лет своей деятельности. Министерство транспорта РФ наградило управление Почётным дипломом. В 2010 году Управление заняло 1-е место среди организаций, подведомственных Федеральному дорожному агентству, получив хрустальный вымпел «Лучшее учреждение по организации работы с персоналом» и 3-е место среди учреждений Росавтодора в конкурсе на звание «Лучшая юридическая служба».

В 2011 г. Управление получило 11-е по счету наименование – Федеральное казённое учреждение «Управление автомобильной ма-

ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

За период с 2006 по 2013 год Управлением в целом было освещено 251,5 км автомобильных дорог в пределах 100 населённых пунктов и 12-ти транспортных развязок, построено 11 надземных пешеходных переходов протяжённостью 834,86 м в населённых пунктах и местах концентрации ДТП.

В рамках выполнения задания по обеспечению сохранности автодорог в 2013 г. разработана ПИР (проектно-изыскательские работы) на реконструкцию ПКВ на км 352 + 890 а/д М-2 «Крым».

В течение 2013 г. было отремонтировано 277,6 км автодорог на сумму 1716,9 млн. рублей – это на 66,4 км больше, чем в 2012 г.; капитально отремонтировано 77,6 км автодорог (на 53 км больше, чем в 2012 г.) на сумму 3370,1 млн. рублей, капитально отремонтировано 592 пог. м искусственных сооружений (31 водопропускная труба) на сумму 177,5 млн. рублей, выполнен ремонт 234,5 пог. м искусственных сооружений на сумму 196,3 млн. рублей.

Мост через реку Упа





гистралю Москва–Харьков Федерального дорожного агентства».

В 2012 г. Управлением на 100% выполнены задания Росавтодора по строительству, реконструкции, ремонту и капитальному ремонту дорог и искусственных сооружений автомобильной магистрали Москва–Харьков. В частности, была произведена реконструкция путепровода на 261-ом км; моста через р. Кунач; поста на 120-ом км, оборудованного весами динамического взвешивания, предотвращающего факты перегруза. В Тульской, Орловской, Курской и Белгородской областях построены 5 надземных пешеходных переходов. В рамках федеральной программы по освещению дорог в населённых пунктах и на транспортных развязках, осветили более 150 км магистрали. Проверки, прошедшие в течение 2012 г.,



подтвердили обеспечение заданного уровня содержания автодорог на 89,6% от всей протяжённости, что соответствует нормативному значению.

В 2013 году, ознаменованном такими юбилеями как 155 лет дороге и 75 лет – Управлению, проводилась постоянная и планомерная работа по усовершенствованию одной из важнейших магистралей Центрального федерального окру-



Освящение нового моста через реку Упа в Тульской области

га России. Пассажирские и грузовые потоки из многих регионов РФ в Крым проходили именно по автомобильной трассе Москва–Харьков – кратчайшему пути к Чёрному морю. В весенне-летний период этот транспортный поток резко увеличивался, поэтому от эффективности развития транспортной инфраструктуры, прежде всего от грамотного содержания самой дороги на юг России зависело состояние транспортной системы тех регионов, через которые проложена автомагистраль Москва–Харьков. Для каждого из этих регионов вопрос развития и укрепления транспортной инфраструктуры актуален и с точки зрения привлечения инвестиций и в социально-экономическом отношении.

ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

Огромные размеры территории страны и постепенное перемещение основной топливно-сырьевой базы на Дальний Восток сами по себе определяют исключительную роль транспорта и транспортной инфраструктуры для национальной экономики. Особенности же экономического развития в советскую эпоху – нерациональное размещение строившихся тогда предприятий, сверхконцентрация важнейших производств на небольшом числе гигантских комплексов, порождаемая административными потребностями их управления, – привели к тому, что и относительная нагрузка на транспорт у нас в 4–7 раз выше, чем в Соединённых Штатах, чья территория сопоставима с нашей. Можно сказать, что функционирование российской экономики отличается «транспортной расточительностью».

Программе «Дороги России» суждено стать одним из крупнейших инве-





ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА РОССИИ

стиционных проектов страны в конце XX – начале XXI вв. Общая сумма затрат на её реализацию должна составить сотни миллиардов рублей. Главным источником этих средств, без сомнения, станет государственное финансирование через Федеральный и территориальные дорожные фонды. Однако поскольку Программа носит общенациональный характер, а во многих своих частях имеет и немаловажное международное значение, к её финансированию целесообразно привлечь и другие заинтересованные стороны – например, запланировано получение кредита Мирового Банка, сотрудничество с частным капиталом. Последний мог бы принять активное участие в создании системы платных автодорог и мостов в стране.

Председатель Правительства Российской Федерации В.В. Путин подписал Постановление Правительства № 377 от 20 мая 2008 г. о внесении соответствующих дополнений в федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)».

Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-2 «Крым» – от Москвы через Тулу, Орёл, Курск, Белгород до границы с Украиной (на Харьков, Днепропетровск, Симферополь).

Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяжённостью 155 км (428 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания и разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) автомобильной дороги на участках км 21 – км 83, км 123 – км 242, км 418 – км 422, км 484 – км 489, реконструкция путепроводных переходов через железную дорогу на км 261 и автомобильную дорогу на км 535 + 072, реконструкция мостовых переходов через р. Фатеж на км 478 + 582 и р. Обоянка на км 589 + 530, строительство обхода г. Фатежа протяжённостью около 11 км.



Дороги, обслуживаемые Управлением, проходили по территории четырёх субъектов Российской Федерации: Тульская область – 464,465 км; Орловская область – 408,645 км; Курская область – 408,85 км; Белгородская область – 114,249 км. Из общей протяжённости первой категории соответствуют 69,84 км автомобильных дорог, второй – 273,219 км, третьей – 1057,150 км.

По состоянию на 1 января 2013 г. на балансе ФКУ Упрдор Москва–Харьков находилось 1395,981 км автомобильных дорог федерального значения, 184 мостовых сооружений (11326 погонных метров), 11 эстакадных пешеходных переходов (905,99 пог. м), 1096 водопропускных труб (34245,08 пог. м).

На сегодняшний день автомобильная дорога – это сложное инженерное сооружение, требующее постоянного надзора и исследования его состояния. Первоочередная задача Управления – эксплуатация и содержание дорог и дорожных сооружений в нормативном состоянии, организуя тем самым безопасное движение автотранспорта.

Подрядные организации, расположенные в четырёх областях на

всем протяжении автотрассы Москва–Харьков – непосредственные партнёры Управления. Ежедневно каждой подрядной организацией на своем участке выполнялся весь комплекс работ по содержанию дороги, а также велись наблюдения и исследования состояния сооружений. Вся эта информация поступала в Управление. Располагая полными данными, сотрудники делали заключительные экспертизы, принимали соответствующие решения. Ими производилось планирование предстоящих работ; готовилась документация. В Тульской, Курской и Белгородской областях находились представители Управления, которые инспектировали дорогу, контролируя и оценивая работу подрядных организаций.

С 1 января 2013 г. ФКУ Упрдор Москва–Харьков перешло на содер-

жание автомобильных дорог общего пользования федерального значения по долгосрочным контрактам, заключенным на срок 5,5 года, что оказало положительное влияние на финансовую и экономическую устойчивость подрядных организаций.

Зимний период – наиболее трудный для эксплуатации автодороги – это снегопады, снежные заносы, ветра, плохая видимость и гололёд. Применение различной дорожной техники для расчистки дороги и обработки её противогололёдными реагентами – необходимость в современных реалиях. В целях улучшения содержания автомобильных дорог в зимний период, совершенствования диспетчерской службы, повышения эффективности использования имеющегося в подрядных организациях транспортного парка





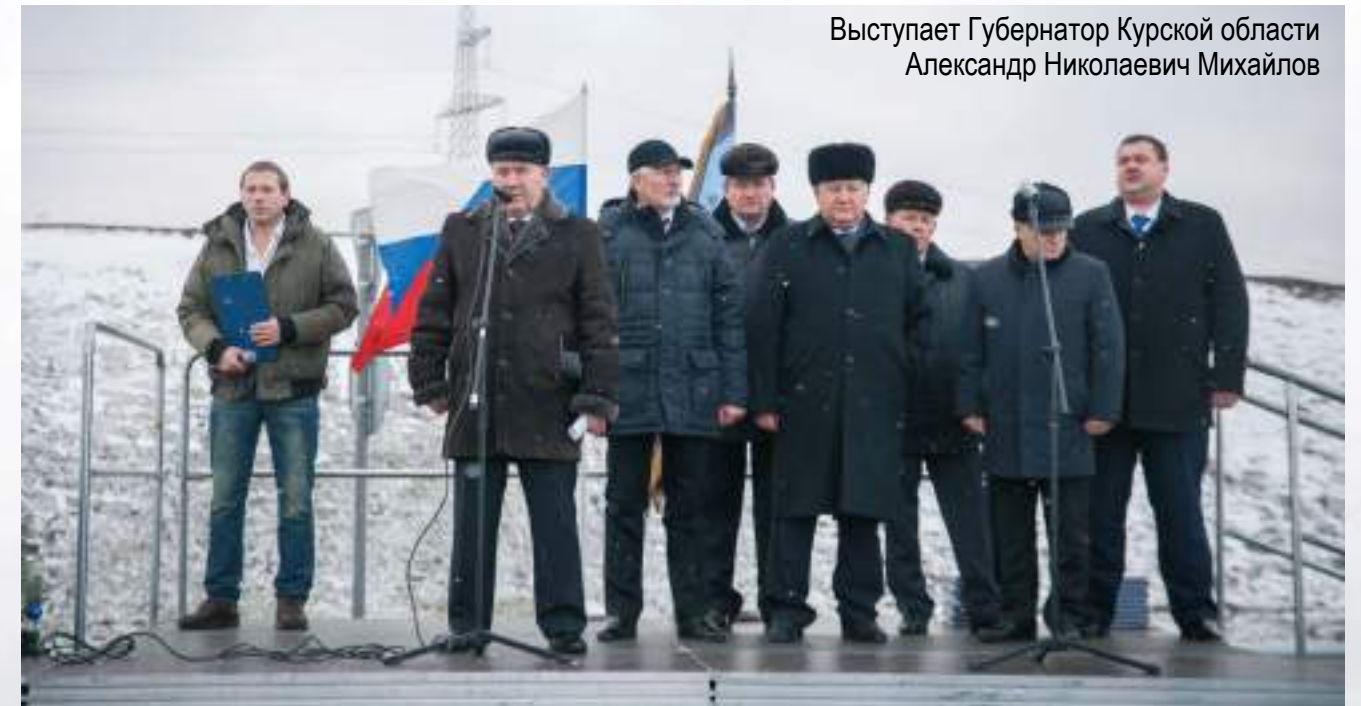
по целевому назначению, используется навигационная спутниковая система ГЛОНАСС.

78 **П**ланомерное введение в эксплуатацию 18 метеопунктов на сети подотчётных Управлению автодорог позволило принимать предупредительные меры, повысить оперативность и качество содержания автотрассы Москва-Харьков в зимнее время, увеличивает её пропускную способность, а главное способствует уменьшению количества ДТП.

Высокая температура для дороги летом так же неблагоприятна, как и низкая зимой. Происходит деформация асфальта, появляется колеиность, разрушается дорожное полотно. И здесь могут помочь только новейшие технологии для дорожного покрытия. И такие технологии есть: например, укладка горячей битумоминеральной смеси, так называемый метод «Новачип», который отличается

износостойкостью и поглощением шумов.

Соответствующее оснащение дороги – гарантия безаварийного дорожного движения. Это и установка необходимых дорожных знаков, барьерных ограждений, линий освещения, строительство надземных пешеходных переходов, нанесение горизонтальной разметки. Качественная разметка, выполненная с применением современных технологий, содействует сокращению количества ДТП.



Выступает Губернатор Курской области Александр Николаевич Михайлов

В целях снижения аварийности и повышения безопасности движения автотранспорта на обслуживаемых дорогах регулярно производится следующий цикл работ: выполнение ямочного ремонта и работ по ликвидации колеиности; заливка трещин дорожного покрытия; нанесение горизонтальной разметки; установка и замена сигнальных столбиков, световозвращающих устройств и щитков; установка барьерного ограждения, световозвращающих элементов на барьерном ограждении; замена дорожных ограждений; установка и замена дорожных знаков; ликвидация несанкционированных съездов; установка пешеходных ограждений; проведение работ по нанесению шероховатой поверхностной обработки на обслуживаемых автодорогах; выполнение работ по устройству тонкослойных покрытий на дорогах, подведомственных Управлению.

79 **В** 2014 г. в рамках выполнения мероприятий по повышению уровня обустройства автомобильных дорог федерального значения Управлением в рамках утвержденного ФАИП (федеральная адресная инвестиционная программа) разработана проектная документация на устройство искусственного освещения автодорог, что будет содействовать повышению скорости и комфорта пассажирских перевозок, своевременности и сохранности грузоперевозок.





Двухполосный обход Фатежа имеет II техническую категорию. Ширина проезжей части составляет 15 м. На дороге построили три моста протяжённостью 248 м. Изначально обход Фатежа должны были сдать в 2015 году. Однако дорожники приложили все усилия для досрочного ввода объекта в эксплуатацию, чтобы

В 2014 году ФКУ Упрдор Москва-Харьков выполнен следующий объём работ.

Завершена реконструкция автодороги М-2 «Крым» км 342 – км 345 в Орловской области.

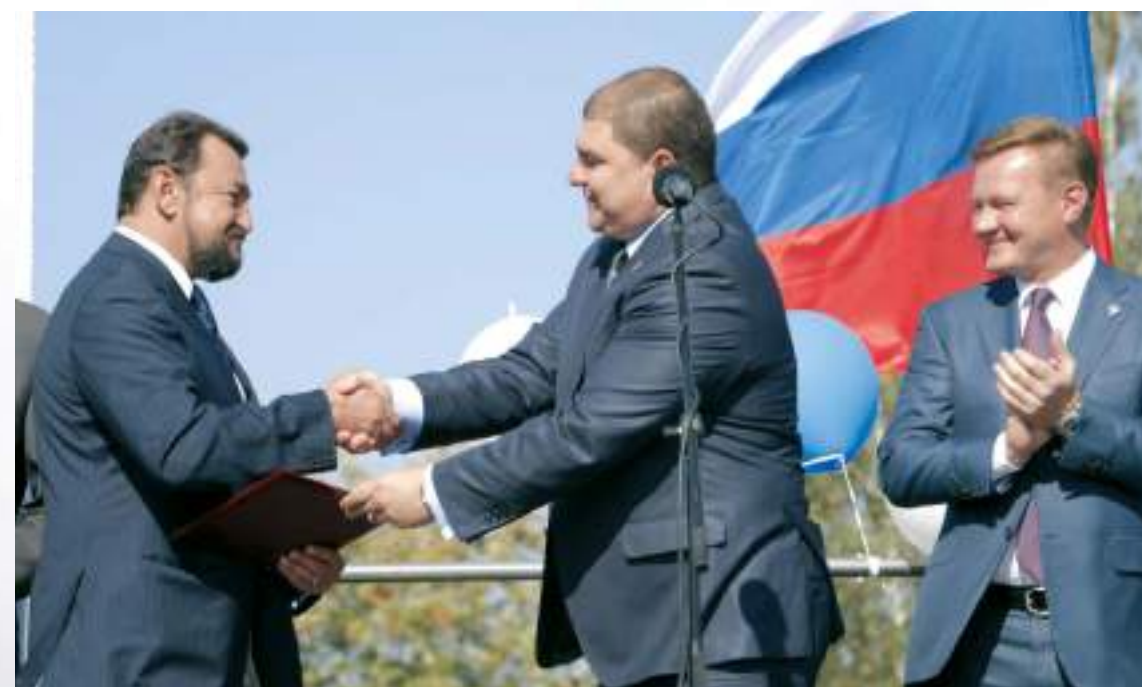
Построен обход Фатежа на участке автодороги М-2 «Крым» км 475 – км 484 в Курской области, общей протяжённостью 10,804 км. Строительство обхода Фатежа на участке км 475 – км 484 федеральной трассы началось в 2013 году.

сделать автомобилистам новогодний подарок.

В Тульской области завершена реконструкция моста через реку Плава на 246 км автодороги М-2 «Крым». В Курской области на автодороге М-2 «Крым» реконструировали два моста через р. Фатеж на км 478+582 и р. Обоянка на км 589+530.

В Белгородской области н.п. Новая Деревня введён в эксплуатацию надземный пешеходный переход на км 682 автодороги М-2 «Крым».

Обход Фатежа завершён!



Вадим Владимирович Потомский, врио губернатора Орловской области поздравляет начальника Управления Сергея Любомировича Недялкова

В Тульской и Орловской областях на автодорогах Р-132 Калуга-Тула-Михайлов-Рязань и Р-119 Орёл-Ливны-Елец-Липецк-Тамбов построено более 7 км линий электроосвещения.

Капитально отремонтированы три искусственных сооружения: путепровод на 368 км автодороги М-2 «Крым» в Орловской области, в Курской области путепровод на 536 км трассы М-2 «Крым» и мост через реку Сейм на 532 км. Кроме того, на автодороге М-2 «Крым» в Тульской, Орловской, Белгородской областях появилось 12 новых искусственных сооружений: мостов и путепроводов.

Введено в эксплуатацию после капремонта и ремонта 426 км автодорог в Тульской, Орловской, Курской, Белгородской областях. Из них на 90,635 км выполнен капремонт.

Полностью отремонтирован обход г. Орла – участок протяжён-

ностью в 27 км – по типу объездных дорог городов Мценска и Кром. В мероприятии приняли участие руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт, заместители главы Росавтодора Игорь Астахов и Андрей Костюк, а также врио губернатора Орловской области Вадим Потомский, заместитель губернатора Орловской области Вадим Соколов, начальник ФКУ Упрдор Москва-Харьков Сергей Недялков.

2015 год ознаменовал 70-летие Победы Советского народа в Великой Отечественной войне и каждый сданный объект ФКУ Упрдор Москва-Харьков поднимал настроение водителям самого разнообразного транспорта всех подведомственных направлений.

Работа была проведена немалая. Отремонтировано 234 километра автодорог в Тульской, Орловской, Курской и Белгородской областях, сданы в эксплуатацию 8 киломе-



Движение пущено

тров линий электроосвещения, 5 мостов и 12 путепроводов, построены пешеходные переходы в населённом пункте Иншинский Тульской области и населённом пункте Беседино Курской области. Может быть, приведённые цифры ничего и не говорят рядовому читателю, но за ними стоит ежеднев-

ный далеко не лёгкий труд большого количества людей: заказчика, генерального подрядчика, субподрядчика, проектировщика и сотен рабочих рук. В общей сложности введено в эксплуатацию после ремонта 12 мостов и путепроводов.

Особенно радовались жители Орловской области, когда вместо разбитой дороги и невзрачного моста через р. Неполодь, расположенного на 196 км автомобильной дороги Р-92 Калуга–Перемышль–Белёв–Орёл, получили современный дорожный объект.

В этом же году на трассе М-2 «Крым» была произведена установка табло переменной информации и знаков переменной информации, которые извещают водителей о со-



196 км автомобильной дороги Р-92 Калуга–Перемышль–Белёв–Орёл мостовой переход через реку Неполодь после реконструкции



стоянии дорожного покрытия, возможности появления неблагоприятных метеорологических явлений, об ограничениях, связанных с ситуацией на дороге.

Дорожников не балуют книгами об их удивительной профессии, также на экране зрители увидели только фильм «Доброе утро», снятый в 1955 году и короткометражки «Грузия фильм» 70-х гг. Автору пришла идея написать книгу о династии дорожников, благо такая оказалась в системе дороги «Москва–Харьков». Династия Тарасовых работает в ФКУ Упрдор Москва–Харьков и в ООО «Строймагистраль». И в 2015 г. появилась книга «Золотой запас России», которая была тепло принята коллегами отрасли, читателями Орловских библиотек, пользовалась успехом на Международных книжных ярмарках, а также на книжных фестивалях на Красной площади в Москве.

Ноябрь 2008 г. Вся дорожная отрасль России празднует 150-летие дороги «Москва–Харьков». Среди награждённых – руководитель унитарного мостового дорожного предприятия № 102 Тарасов Владимир Михайлович получает знак «Почётный работник транспорта России». Его чествуют ещё и как основателя династии дорожников.

Супруга Людмила Ефимовна работает заместителем начальника планового отдела в Управлении автомобильной магистрали Москва–Харьков, трое сыновей, Дмитрий, Александр и Геннадий также являются опытными дорожными специалистами.

В начале 2009 года старший сын Дмитрий создаёт ООО «Строймагистраль» и с четверкой отважных смельчаков, среди которых младший брат Геннадий, выигрывает конкурс на строительство моста через р. Упа в Тульской области. Цель



Дмитрий Владимирович, Владимир Михайлович, Александр Владимирович, Людмила Михайловна, Геннадий Владимирович Тарасовы

созданной компании – строительство, реконструкция, капитальный ремонт, содержание мостов и автомобильных дорог федерального значения. Официальная дата создания предприятия – 5 февраля 2009 г.

Генеральный директор и единственный учредитель ООО «Строймагистраль» Дмитрий Владимирович Тарасов – потомственный мостовик-дорожник во втором поколении. С детства он видел, как трудятся в этой отрасли его отец и мать.

Все трое братьев с детства имели представление о том, что такое настоящая работа. С 13 лет подростки во время летних каникул трудились разно-рабочими в дорожных подразделениях. Для их родителей было



важно, чтобы сыновья на собственном опыте поняли и прочувствовали все стороны дорожной профессии и полюбили её. Дмитрий, Александр и Геннадий, получив среднее специальное и высшее образование, пришли в дорожное строительство и не искали тепличных условий, а стремились самостоятельно утвердиться в выбранной ими профессии.

Дмитрий и младший брат Геннадий из семьи Тарасовых трудятся в ООО «Строймагистраль». Средний брат Александр – руководитель отдела развития и ремонта автомобильных дорог Управления автомобильной магистрали Москва–Харьков (ныне возглавляет Воронежский филиал ФКУ Упрдор Москва–Харьков).

На вид простые молодые люди, а эти русские парни успешно руководят тысячами профессиональных дорожников.



НЕ ЕДИНОЙ РАБОТОЙ...

Год 70-летия Победы запомнился сотрудникам и подрядчикам ФКУ Упрдор Москва–Харьков очень интересными мероприятиями. В июне состоялся автопробег «Дорогами победителей. Связь поколений» по Орловской, Курской и Белгородской областям.

16 июня участники автопробега посетили Белгородскую область. К ним присоединились начальник ФКУ Упрдор «Москва–Харьков Федерального дорожного агентства» Сергей Любомирович Недялков и заместитель начальника Управления Александр Владимирович Тарасов, которые поприветствовали всех участников автопробега и вручили им памятные подарки: книгу «Москва–Харьков. Симфония российских дорог», журнал «Дороги победы».

17 июня колонна автопробега прибыла в Курскую область. В селе Бобрышево Пристенского района состоялась церемония возложения венков и цветов на Могиле красноармейца В.М. Казначеева. В городе Курске участники автопробега возложили цветы к Мемориалу павших в



НЕ ЕДИНОЙ РАБОТОЙ...

годы Великой Отечественной войны. Последним местом пребывания колонны автопробега в Курской области стала деревня Верхняя Медведица, где также состоялась церемония возложения венков и цветов к Памятнику воинам-односельчанам, к участникам автопробега присоединился представитель от ФКУ Упрдор «Москва–Харьков Федерального дорожного агентства» Николай Умеренков – начальник отдела организации работ по содержанию и сохранности автомобильных дорог, который сопровождал колонну, последовавшую по дорогам Курской и Орловской областей. 18 июня все работники Управления приняли участие в торжественной церемонии возложения венков и цветов к Стеле «Орёл – город Воинской Славы». Память всех погибших и не вернувшихся с полей сражений почтили минутой молчания. Для всех пришедших была организована традиционная военнопольная кухня.

Колонна автопробега отправилась в дальнейший путь по местам воинской славы Брянской области.

В Орловской области выбрали лучших дорожников.

30 июня на обходе посёлка Нарышкино Орловской области прошёл первый региональный этап чемпионата профмастерства «Лучший по профессии-2015» среди восьми подрядных организаций из четырёх областей: Орловской, Курской, Белгородской, Тульской. Конкурс был организован усилиями ФКУ Упрдор Москва–Харьков.

Соревнования состояли из двух этапов. На первом этапе дорожники продемонстрировали свои теоретические знания, а самым зрелищным и ответственным оказался второй этап. Здесь необходимо было на практике показать виртуозное умение владения техникой, поэтому к испытаниям допускались настоящие профессионалы своего дела. Машинисты фронтального погрузчика столкнулись с весьма непростой задачей – метко попасть с ковша мячом в баскетбольную корзину. Водители автогрейдеров должны были загнать в импровизированные ворота футбольный мяч. Другие участники на самосвалах демонстрировали умение вождения «змейкой» и маневрирование при «параллельной парковке». Экскаваторщики показали то, как они могут умело владеть ковшом, сбивая пластиковые бутылки.

Кроме того, участники соревнований попробовали свои силы и в спортивных



НЕ ЕДИНОЙ РАБОТОЙ...

состязаниях. Одни поднимали гири, другие перетягивали канат, а самые быстрые и ловкие играли в мини-футбол.

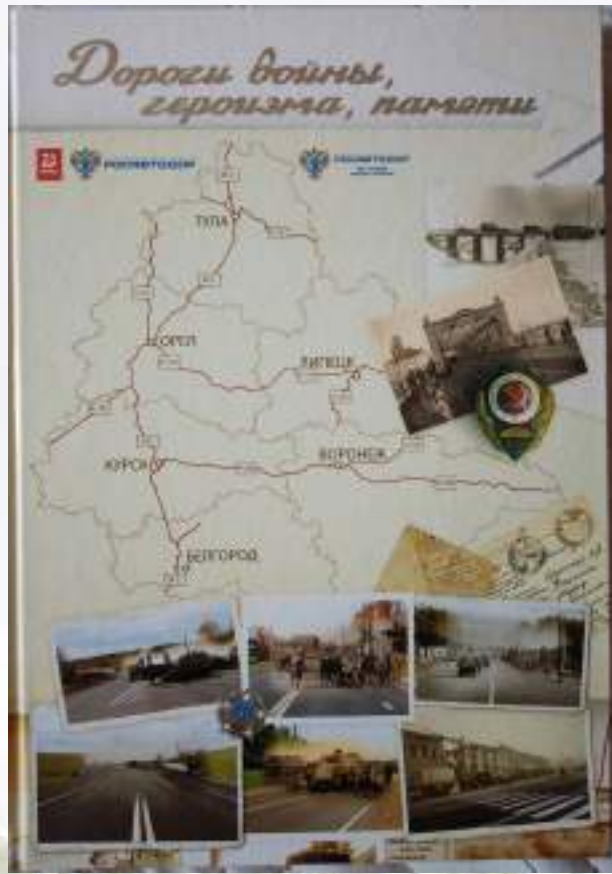
Несмотря на своё первое участие, дорожники со всей заинтересованностью и ответственностью отнеслись к Чемпионату. На площадках царил по-настоящему жаркая, но дружелюбная атмосфера. Болельщики постоянно поддерживали любимые команды, а от зорких глаз судей не ускользнула ни одна ошибка. Самым долгожданным и волнительным моментом стала церемония награждения. По результатам турнира в 4 номинациях стали победители, которые получили из рук начальника ФКУ Упрдор Москва–Харьков Сергея Недялкова специальные кубки и ценные призы.

16 июля состоялся второй этап чемпионата профессионального мастерства «Лучший по профессии-2015» среди работников дорожно-строительной отрасли в группе федеральных казённых учреждений. Местом проведения мероприятия стал объект «Строительство обхода поселка Нарышкино» в Орловской области. В чемпионате приняли участие представители 6 федеральных казённых Учреждений, подведомственных Росавтодору:

- ФКУ Упрдор Москва – Бобруйск
- ФКУ Упрдор Москва – Волгоград
- ФКУ Упрдор Москва – Нижний Новгород
- ФКУ «Черноземуправтодор»
- ФКУ Упрдор Москва – Харьков
- ФКУ «Центравтомагистраль»

В общекомандном зачёте призовые места распределились следующим образом:

- Первое место – ФКУ Упрдор Москва-Харьков
- Второе место – ФКУ Упрдор Москва-Бобруйск
- Третье место – ФКУ «Центравтомагистраль»



В год празднования 75-летия Великой победы вышла замечательная книга под редакцией С.Л. Недялкова и Е.В. Дурынцевой. Книга-альбом «Дороги войны, героизма, памяти» – история о тех, кто круглосуточно, в любую погоду обеспечивал бесперебойное передвижение наших войск, восстанавливал разрушенные дороги, мосты, переправы.

Эта книга также посвящена многочисленным мемориалам, расположенным у федеральных трасс в шести субъектах России. Эта книга про стойкость, боль, самопожертвование, память и любовь к России, к родным, к независимому будущему для наших детей.



Дороги войны
КИЛОМЕТРЫ, ПОЛІТЫЕ КРОВЬЮ...



Дороги героизма
ЭХО ВОЙНЫ...

СКОЛЬКО СЛОВИЩАМИ МОЖНО ОНОВИТЬ ПРАВИДИЛА ГОСГОРНОГО СЧЕТА, КОГДА ВЕРИМ В НЕПОВЕДОМНОЕ, ГОСГОРНОГО СЧЕТА, КОГДА ВЕРИМ В НЕПОВЕДОМНОЕ, ГОСГОРНОГО СЧЕТА, КОГДА ВЕРИМ В НЕПОВЕДОМНОЕ...



ПРИКАЗ
КОМАНДИРОВАНИЯ НАДРОБ-УНО...
ПО СЛУЖБЕ ПОСТАВКИ АЛМАШ...



2016 год был богат самыми разнообразными событиями. Для Орла это 450-летие со дня основания города, юбилей масштабный и

основательный.

В подарочном красочном фотоальбоме «Достопримечательности Орловского края» расположен

Первый в России памятник царю Ивану Грозному



Памятник Великому князю Михаилу Романову



целый блок с разделом «Управление дороги Москва-Харьков», где иллюстративно показана деятельность дорожного центра. Тем же летом на Красной площади состоялся книж-



ный фестиваль, и читатели со всех концов света листали оба издания книги «Москва-Харьков. Симфония Российских дорог» и рекламу Упрдора в книге «Достопримечательности Орловского края».

Конечно, же, главным в жизни дорожников автомагистрали «Москва-Харьков» была кипучая деятельность по строительству, ремонту и содержанию трасс в закреплённых четырёх областях.

Общая протяжённость отремонтированных федеральных дорог составила почти 240 километров.

Благодаря грамотной, слаженной работе, как заказчика, так и подрядчика многие объекты сданы с опережением графика. Досрочная сдача в эксплуатацию никак не повлияла на качество проведённых работ, которое также находится на высоком уровне. И здесь особое внимание уделяется внедрению в ремонтируемые объекты новых прогрессивных материалов и технологий.

В рамках программы дорожных работ 2016 года был предусмотрен ремонт и капитальный ремонт на 5 мостах и 6 путепроводах.

В частности, в Орловской области капитально отремонтирован мост через ручей Машок на 136 км автодороги Р-92 Калуга-



Герб Федерального дорожного агентства на пролётном строении путепровода, расположенного на 134-м километре автомагистрали М-2 «Крым»

92 Перемышль–Белёв–Орёл, а также путепровод на 368 км трассы М-2 «Крым».



Отремонтированный путепровод через автомобильную дорогу на км 134 автомагистрали М-2 «Крым» в Тульской области

Нельзя не упомянуть о значительном событии этого года: 16 сентября в торжественной обстановке состоялось открытие построенной дороги в обход населённого пункта Крюковка в Суворовском районе Тульской области (трасса Р-92 Калуга–Перемышль–Белёв–Орёл км 73+771 – км 75+503).

На мероприятии присутствовали высокие гости: Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов, руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт, глава Тульской области Алексей Дюмин, начальник ФКУ Упрдор Москва–Харьков Сергей Недеялков. Несмотря на холодный и дождливый день, общий для всех праздник разделили с дорожниками и местные жители. Для них открытие но-



Выступает Министр транспорта РФ Максим Юрьевич Соколов

93 вой трассы – событие весьма важное и долгожданное.

Со сцены в адрес дорожников звучали искренние слова благодарности, их труд получил самую высокую оценку.

Старт масштабному строительству новой дороги был дан в конце декабря 2014 года.

За всё это время пришлось выполнить колоссальный объем работ. Так были устроены: новая дорожная одежда, водоотводные и искусственные сооружения, произведены планировочные работы на основной дороге и на пересечениях и примыканиях.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения установлены две автобусные остановки с заездными карманами, новое металлическое барьерное ограждение, протяжённость которого составила





В центре Губернатор Тульской области
Алексей Геннадьевич Дюмин

756 погонных метра, 66 дорожных знаков, устроены пешеходные дорожки и мостики, наружное электроосвещение общей протяжённостью 1,332 км, а также нанесена горизонтальная разметка.

Пропускная способность новой дороги в обход населённого пун-



Мост через р. Паниковец на автодороге Р-119

кта Крюковки увеличилась до 6000 автомобилей в сутки. Участок федеральной трассы, в строительство которого вложено столько труда, предназначен, прежде всего, для народа и в значительной степени будет оказывать влияние на стабильное экономическое развитие всего региона.

К примеру, в Орловской области жителям и водителям понравил-

ся отремонтированный мост через реку Паниковец на 140-ом километре автомобильной дороги Р-119 Орёл–Ливны–Липецк–Елец–Тамбов, а также участок федеральной дороги М-2 «Крым» после ремонта на км 437–455.

Такая же картина наблюдалась в Тульской, Курской и Белгородской областях.



НЕ ЕДИНОЙ РАБОТОЙ...

В юбилейный для Орла 2016 год коллектив ФКУ Упрдор Москва–Харьков принял участие во всех спортивных мероприятиях среди дорожников Центрального Федерального Округа.

Всегда нацеленная на общий результат, полная непреодолимого стремления к победе, к постоянному развитию своих спортивных талантов – такова сборная ФКУ Упрдор Москва–Харьков. Здесь царит удивительная атмосфера взаимного согласия, понимания и здесь рады принять и поддержать новых участников, создать все условия для того, чтобы человек по-настоящему раскрыл себя и максимально показал свои способности.

Команда – это живой организм, состоящий порой из таких разных людей, у каждого из которых свой особенный путь к спорту, своя история.

Как обычно, состязались в трёх видах спорта – волейболе, мини-футболе и настольном теннисе. В упорной, напряжённой борьбе занимали призовые места и привозили в родное Управление кубки, почётные грамоты. Всегда отдавали должное тренировкам, проходящим обычно два раза в неделю и, несмотря на занятость, в них были задействованы все участники команды.





НЕ ЕДИНОЙ РАБОТОЙ...

В ФКУ Упрдор Москва–Харьков трудятся сотрудники, достигшие особенных успехов на спортивном поприще. Например, инженер отдела имущественных отношений Фёдор Быковский – кандидат в мастера спорта по настольному теннису.

«Сейчас в нашей стране развитие спорта одно из приоритетных направлений. И это правильно, – подчеркнул начальник ФКУ Упрдор Москва–Харьков Сергей Любомирович Недялков, – человек на протяжении жизни должен непрестанно работать над собой и не только в профессиональном плане. Я испытываю большую гордость за наших ребят, настоящих борцов, которые защищают честь родного Управления на различных соревнованиях. При любой возможности лично наблюдаю в качестве болельщика за выступлением нашей сборной. О каждом участнике можно очень долго рассказывать, я знаю, кто и как выбрал спорт и остаётся ему верным. Любомир и Мария Стояновы, Александр и Елена Борисовы, Анатолий и Екатерина Небогатых – замечательные семейные пары, которые вместе работают на благо дорожной отрасли и вместе выступают на спортивных площадках. Спорт действительно объединяет людей, выявляет их лучшие качества, учит терпению, усердию, дисциплине,



НЕ ЕДИНОЙ РАБОТОЙ...

развивает силу воли. Так хочется верить, что и следующие поколения дорожников, которые примут у нас эстафету, будут проявлять себя и в ежедневном труде по строительству, ремонту автодорог, путепроводов, мостов и приложат все усилия, чтобы их спортивными достижениями гордилось Управление».

Впервые в Орле прошли зрелищные игры 1-й Спартакиады между дорожниками из Тульской, Орловской, Курской, Белгородской областей. Проведены соревнования по волейболу, состязания по мини-футболу.

В Тамбове прошла III Спартакиада среди работников подведомственных Федеральному дорожному агентству федеральных казённых учреждений. Съехались дорожники из четырёх регионов страны, чтобы помериться своими силами на спортивных площадках. Команды ФКУ Упрдор Москва–Харьков, ФКУ Упрдор Москва–Волгоград, «Черноземуправтодор» и Упрдор «Большая Волга» соревновались в четырёх видах спорта: волейболе, настольном теннисе, мини-футболе и др.



2017-й год прошёл в повседневных заботах и трудах дорожников. И, хотя не было сдачи огромных проектов, удалось завершить капитальный ремонт на семи и отремонтировать восемь участков подведомственных автодорог общей протяжённостью порядка 193 километров. Построена площадка отдыха на 108 км (справа) автодороги М-2 «Крым» в Тульской области.

Вышло Постановление от 30 мая 2017 года № 658. Межремонтные сроки эксплуатации автомобильных дорог федерального значения с усовершенствованным типом покрытия увеличены до 12 лет, по капитальному ремонту – до 24 лет.

В Орловской области введён в эксплуатацию после ремонта путепровод, расположенный на 355-ом км автомагистрали М-2 «Крым», а в Курской области отремонтирован мост через реку Чернь на 28 км трассы А-142 Тросна–Калиновка.

В этом сезоне внушительный объём работ выполнен на разных километрах трассы Р-119 Орёл–

Путепровод на 324 км автодороги М-2 «Крым»



Ливны–Елец–Липецк–Тамбов, которая до 2002 года имела статус дороги регионального значения, а затем была передана в собственность ФКУ Упрдор Москва–Харьков.

В этом же году осуществлён капитальный ремонт почти 46 километров трассы Р-119 Орёл–Тамбов.

Приведены в нормативное состояние многие участки и других автодорог: М-2 «Крым» и Р-298 Курск–Воронеж в Тульской, Курской и Белгородской областях.

Построен надземный пешеходный переход, расположенный в селе Стрелецкое Белгородской области на 665-ом км автомагистрали М-2 «Крым».

Всего ввели в эксплуатацию более 28 км линий наружного искусственного электроосвещения на транспортных развязках, в границах населённых пунктов, расположенных на автодорогах в Тульской, Орловской, Курской областях.

Книжный фестиваль на Красной площади в Москве в июне 2017 года в очередной раз показал интерес к орловским книгам. Рекламные проспекты Управления дороги «Москва–Харьков» и ООО «Строймагистраль», размещённые в подарочных альбомах «Орёл» и «Достопримечательности Орловского края», пользовались интересом и вниманием посетителей ярмарки.



Автодорога Р-119 Орёл–Тамбов



Мост через реку Чернь на автодороге А-142 Тросна–Калиновка, Курская область

НЕ ЕДИНОЙ РАБОТОЙ...

Коллектив ФКУ Упрдор Москва–Харьков принял участие во всероссийской эстафете в поддержку «детей-бабочек». Команда ФКУ Упрдор Москва–Харьков присоединилась к благотворительному марафону «Забеги добрых дел», проходившему в городе Москве. Главной целью благотворительного забега является привлечение внимания общественности к проблемам редких детских заболеваний и оказание помощи подопечным Фонда «Б.Э.Л.А. Дети-бабочки» – детям с редким генетическим заболеванием «буллезный эпидермолиз».



В рамках рабочей поездки в Белгородскую область руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт посетил Белгородский государственный технологический уни-

верситет им. В.Г.Шухова, научные сотрудники и студенты которого рассказали о принципе работы с большими данными (Big Data) при весогабаритном контроле. По мнению разработчиков, внедрение данного подхода позволит сделать процессы управления дорожным хозяйством в регионе более эффективными. В 2017 году было установлено 6 автоматизированных постов

Роман Старовойт поблагодарил вуз за качественную работу и дал высокую оценку проекту разработчиков ввиду, в первую очередь, его актуальности.



Руководитель Росавтодора Роман Владимирович Старовойт (в центре) знакомится с БГТУ им. В.Г. Шухова



Губернатор Белгородской области Евгений Степанович Савченко (в центре) показывает гостям музей «Прохоровское Поле»

Кроме того, руководитель Росавтодора Роман Старовойт, начальник ФКУ Упрдор Москва-Харьков Сергей Недалков, губернатор Белгородской области Евгений Савченко

посетили музей-заповедник «Прохоровское поле».

2018 год запомнился яркими юбилеями на Орловской земле. Вся Россия и зарубежные любители русской словесности встречали 200-летний юбилей великого русского писателя Ивана Сергеевича Тургенева, основные празднования проходили в Орле. 5-го августа торжественно праздновали 75-летие освобождения Орла от немецко-фашистских захватчиков.





Андрей Евгеньевич Клычков, врио губернатора Орловской области и Министр транспорта РФ Максим Юрьевич Соколов в сквере Танкистов

Наконец самому управлению автодороги «Москва–Харьков» исполнилось 80 лет.

2 марта Министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов посетил с рабочим визитом город Орёл. В рамках визита состоялось рабочее совещание в Круглом зале администрации Орловской области. Участие в мероприятии приняли врио Губернатора Андрей Клычков, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Григорий Прокуронов, начальник ФКУ Упрдор Москва–Харьков Сергей Недялков, представители органов местной власти, транспортных предприятий.

Максим Соколов высоко оценил состояние федеральных трасс в Орловской области

Главное событие 2018 года: в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 48 от 7 февраля 2018 года завершена реорганизация Федерального казённого учреждения «Управление автомобильной



магистрали Москва–Харьков Федерального дорожного агентства» в форме присоединения к нему федерального казённого учреждения «Федеральное управление автомобильных дорог «Черноземье» Федерального дорожного агентства».

С 1 июля 2018 г. в оперативное управление ФКУ Упрдор Москва–Харьков переданы участки федеральных трасс, находившиеся в ведении ФКУ «Черноземуправтодор», в Липецкой и Воронежской областях: Р-119 Орёл–Ливны–Елец–Липецк–Тамбов, подъездных дорог от М-4 «Дон» к Липецку и Воронежу (А-133 и А-134), Р-298 Курск–Воронеж, Р-22 «Каспий» (подъезд к Саратову), Р-193 Воронеж–Тамбов. Подведом-



Заместитель губернатора Воронежской области Виталий Алексеевич Шабалатов и начальник Управления Сергей Любомирович Недялков

ственная сеть учреждения, таким образом, выросла на 624 км.

В результате реорганизации ФКУ Упрдор Москва–Харьков будет осуществлять функции заказчика по строительству, реконструкции, ремонту, капитальному ремонту



Мост через р. Османька на автодороге А-142 Тросна–Калиновка



и содержанию федеральных автодорог в Тульской, Орловской, Курской, Белгородской, Воронежской и Липецкой областях. Всего в ведении нового управления – 2030 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения, а также 261 мост и путепровод, 33 надземных и один подземный пешеходный переход. Учреждение становится правопреемником ФКУ «Черноземуправтдор» по всем правам и обязательствам.

Головной офис ФКУ Упрдор Москва–Харьков остаётся в Орле, в Воронеже организован филиал. Руководитель объединённого учреждения – Сергей Любомирович Недалков.

В конце декабря 2018 состоялось итоговое заседание Коллегии Федерального дорожного агент-



Торжественное открытие автодороги А-134 в Воронежской области

ства. ФКУ Упрдор Москва–Харьков было отмечено в числе лидеров, которым удалось перевыполнить предусмотренные на дорожный сезон показатели.

В общей сложности в шести регионах отремонтировано более 282 км федеральных автодорог, из них



Автодорога А-133, Липецкая область

90 км капитально; на 118 км в рамках содержания выполнена поверхностная обработка; также построены два надземных пешеходных перехода; отремонтировано и капитально отремонтировано восемь искусственных сооружений: мостов и путепроводов. Построено порядка 31 км линий электроосвещения.

Проведён капитальный ремонт на двух мостах через реки М. Харасея и Османька, расположенных на 74-ом и 55-ом километрах автодороги А-142 Тросна–Калиновка соответственно. В Воронежской области после завершения капитального ремонта отрезка трассы Р-298 Курск–Воронеж с 209 по 213 км удалось ликвидировать многолетний очаг аварийности в зоне примыкания региональной дороги Воронеж–Семилуки.

Капитально отремонтирован и путепровод, расположенный на 666-ом км автодороги М-2 «Крым» в Белгородском районе. В результате проведённых работ габарит сооружения увеличился с 10,5 до 11,5 м.

В декабре состоялось торжественное открытие после капремонта автодороги А-134.

На протяжении всего участка нанесена дорожная разметка пластиком, в нескольких местах – цветное покрытие противоскольжения. Также размещено более 200 световозвратателей, задача которых дополнительно информировать водителей о приближении к пешеходным переходам. Учтены и требования экологической безопасности: около жилых домов установлены шумозащитные экраны протяжённостью почти 500 м.



Отремонтированный мост через реку Кунач



Построенный надземный пешеходный переход, км 301 автодороги Р-119 Орёл–Тамбов

Теперь значительно сократится расстояние и время в пути, проезд между Москвой и столицей Черноземья – Воронежем станет более безопасным и комфортным. Вместе с тем, будет дан новый импульс развитию экономики и жизни региона в целом.

На автодороге Р-119 Орёл–Ливны–Елец–Липецк–Тамбов в Липецкой области были построены два надземных пешеходных перехода, которые на сто процентов гарантируют безопасность людей при пересечении особенно оживлённых участков трассы. Сооружения были возведены в селе Косыревка на 281-ом км и в черте Липецка на

301-ом км. Объекты оборудованы пандусами и подъёмными платформами для передвижения маломобильных групп населения, покрытие выполнено из прозрачного поликарбоната, что позволяет защитить пешеходов от ветра и осадков.

Если дел хватало на дорогах четырёх областей до 2018 года, то с увеличением трассы на тысячу километров, теперь уже в шести регионах, забот значительно прибавилось. Важно то, что население и водители почувствовали вкус к появлению современных трасс, расширению дорожных полос, внедрению новых технологий при возведении искусственных сооружений и мостов – этому был посвящён



Капитальный ремонт автодороги М-2 «Крым» км 131(А-5)

2019-й год. Уходят в далёкое прошлое времена, когда на плохих дорогах обочины были исписаны обидными словами в адрес дорожных служб.

Удалось привести в нормативное состояние в общей сложности 96 километров федеральных автодорог, из них более 46 км капитально отремонтировали.



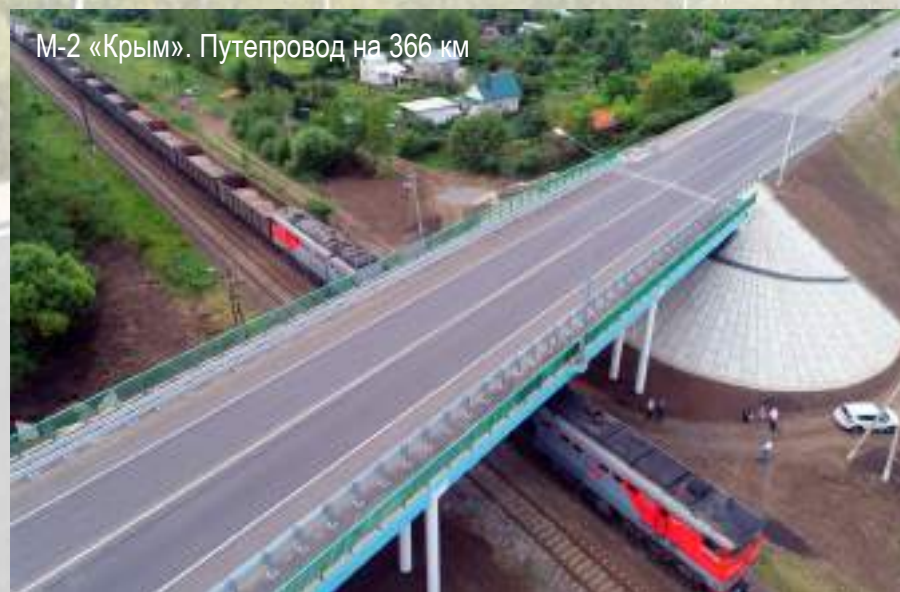


льфом местности) повысилась безопасность дорожного движения, а также увеличилась пропускная способность трассы. В рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры завершена реконструкция 9-километрового участка автодороги

В лучшую сторону после проведённых ремонтов и капремонтов изменились участки федеральных трасс: М-2 «Крым» в Орловской, Тульской, Курской, Белгородской областях, Р-119 Орёл–Тамбов в Липецкой области, Р-298 Курск–Воронеж и Р-193 Воронеж–Тамбов в Воронежской области. Так в Измалковском районе Липецкой области выполнен ремонт и капремонт двух участков федеральной дороги Р-119 Орёл–Ливны–Елец–Липецк–Тамбов. На трёхкилометровом участке со 158 по 161 км благодаря работам по строительству дополнительной полосы на подъём (данный участок охарактеризован сложным ре-

Р-298 Курск–Воронеж в границах сёл Новомакарово и Листопадовка Грибановского района. Капитально отремонтированы искусственные сооружения.

В результате выполненных работ увеличился габарит проезжей части, а грузоподъёмность стала соответствовать современным нормативам на мостах через р. Хопер в Воронежской области, р. Харасея



М-2 «Крым». Путепровод на 366 км



Мост через реку Сейм

в Курской области, путепроводе через железную дорогу на 366-ом км автомагистрали М-2 «Крым» в Орловской области. На 14 км увеличилась протяжённость освещённых участков федеральной трассы Р-193 Воронеж–Тамбов в Воронежской области. Современные линии оснащены автоматизированной системой управления наружным освещением. Система позволяет отслеживать ситуацию на автодороге в режиме реального времени и оперативно устранять поломки. Реализация проекта не только решила задачу энергосбережения, но и положительно отразилась на безопасности дорожного движения.

10 декабря 2019 года в Курской области после проведённо-

го капремонта открыли движение по участку федеральной автомобильной дороги М-2 «Крым», протяжённостью 3 км 619 м. Речь идет о подъезде к г. Курску на отрезке с 0+000 по 3+700 км. Федеральные дорожники завершили работы с опережением графика: на семь месяцев раньше запланированного срока.





Губернатор Курской области Роман Старовойт (в центре)

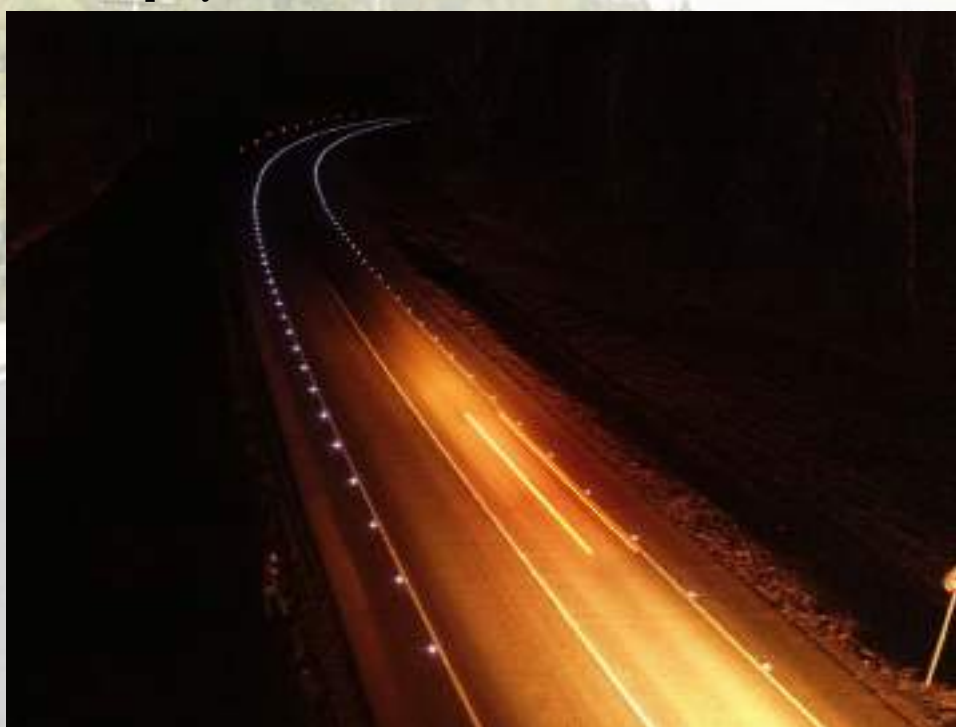
Москва–Харьков Сергей Недялков.

В начале ноября 2019 года на 20 участках автотрасс в Тульской, Орловской, Курской, Воронежской областях, общей протяжённостью 11 км, впервые установлено более

8 тыс. светодиодных маячков.

Светодиодные маячки относятся к элементам обустройства автомобильных дорог. Катафоты (световозвращатели дорожные) КД-3, широко применяемые в России при обустройстве автомобильных дорог, работают по принципу световозвращения света от фар автомобиля.

В торжественной церемонии приняли участие Губернатор Курской области Роман Старовойт, начальник ФКУ Упрдор Москва–Харьков Сергей Недялков, Председатель комитета транспорта и автомобильных дорог Курской области Владимир Муравьёв, представители подрядной организации и средства массовой информации. «В результате капитального ремонта элементы автомобильной дороги доведены до нормативных значений, увеличилась пропускная способность (за счет расширения проезжей части с двух до четырёх полос) и повысилась безопасность движения», – отметил начальник ФКУ Упрдор



Светодиодные маячки работают по принципу световой индикации, что позволяет существенно улучшить видимость дорожных знаков и светофоров, и тем самым снизить количество ДТП.

Никто не ожидал, что 2020 год опрокинет все представления об обычной жизни планеты. Тем не менее, коронавирус захлестнул все страны мира. В России он появился в марте 2020 года. Объявление нерабочих дней, новая практика удалённой работы, введение строгих мер для посещения общественных мест, ношение медицинских масок, наконец, создание противовирусной сыворотки, позволили без паники работать и жить нашей стране. Состоялись и поправки к

Конституции России и Парад Победы к 75-летию и осенние выборы всех ветвей власти.

Вот и для Управления дороги «Москва–Харьков» год оказался сложным, но не менее результативным как все предыдущие. Дорожники не успевали сдавать объекты один за другим.

9 апреля 2020 года вышло Постановление Правительства РФ о внесении изменений в перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения.

Федеральная трасса Р-132, ранее проходившая по маршруту Калуга–Тула–Михайлов–Рязань, теперь связывает между собой все города популярного туристического маршрута – отсюда и новое название – «Золотое кольцо». В её состав



включили 944 км региональных дорог, на сегодняшний день общая протяжённость трассы составляет 1514,9 км.

Её новый маршрут теперь выглядит так: Ярославль–Кострома–Иваново–Владимир–Гусь-Хрустальный–Рязань–Михайлов–Тула–Калуга–Вязьма–Ржев–Тверь–Углич–Ярославль.

Это решение будет способствовать развитию туристического маршрута, связывающего города «Золотого кольца России», что существенно улучшит экономическое и культурное развитие центрального региона. В ведении ФКУ Упрдор Москва–Харьков в Тульской области находится 131,829 км этой федеральной трассы.

В Тульской области привели в нормативное состояние 92 км фе-

деральных автодорог. С такими итогами ФКУ Упрдор Москва–Харьков завершило дорожно-строительный сезон 2020 года в регионе.

Работы велись на федеральных дорогах М-2 «Крым», Р-132 «Золотое кольцо», Р-92 Калуга–Перемышль–Белёв–Орёл.

25 км трассы М-2 «Крым» стали шестиполосными (по три полосы в каждом направлении с новым разделительным барьерным ограждением), что в значительной степени повысило пропускную способность, обеспечило безопасный и комфортный проезд. Это единственный участок в Тульской области и на всей подведомственной ФКУ Упрдор Москва–Харьков сети федеральных автодорог с шестью полосами движения.

Около 35 км федеральной дороги



Звонница
на Прохоровском поле

Р-119 Орёл–Тамбов привели к нормативу в Липецкой области. Кроме того, более 15 км федеральной трассы Р-119 Орёл–Ливны–Елец–Липецк–Тамбов в Липецком, Задонском и Измалковском районах обновили путём устройства защитных слоев износа из литых эмульсионно-минеральных смесей типа «Сларри Сил». Этот метод продлевает срок службы верхнего слоя и обеспечивает необходимый для безопас-

ного проезда коэффициент сцепления.

В Белгородской области капитально отремонтировали более 37 км федеральных трасс и один путепровод.

Эта земля, политая кровью наших соотечественников, всегда оставалась священной для всех поколений, здесь навечно застыли скорбь и страдание, величие подвига и безграничная любовь к Отчизне, поэтому в память о погибших героях Курской битвы в 1995 году открылся Государственный военно-исторический музей-заповедник «Прохоровское поле». Популярность музея постоянно возрастает, он имеет своё особое значение, как для Белгородской области, так и для всей нашей страны. Ежегодно сюда приезжают тысячи людей из разных регионов России, стран СНГ, дальнего зарубежья, чтобы соприкоснуться с живой историей, почтить память тех,





Слева направо: полномочный представитель Президента РФ в ЦФО Игорь Щёголев, Губернатор Белгородской области Евгений Савченко, Губернатор Курской области Роман Старовойт

кто спас наше Отечество и весь мир от фашизма.

12 июля 2020 года, после капитального ремонта открыто движение по 32-километровому участку федеральной дороги М-2 «Крым», подъезд к музею-заповеднику «Прохоровское поле». Ввод объекта в эксплуатацию состоялся в рамках праздничных мероприятий, посвящённых 77-й годовщине Прохоровского танкового сражения и 75-летию Великой Победы. В церемонии открытия движения приняли участие полномочный представитель Президента Российской Федерации в ЦФО Игорь



Щёголев, губернатор Белгородской области Евгений Савченко, губернатор Курской области Роман Старовойт, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Виктор Тимофеев, начальник ФКУ Упрдор Москва–Харьков Сергей Недялков.

«Дорога была построена с более чем годовым опережением сроков – в два раза быстрее, чем планировалось изначально, причём в зимних условиях. Это, уверен, позволит многим нашим соотечественникам приехать сюда по новой



безопасной и комфортной дороге и почтить память бойцов, погибших за Родину на поле брани», – отметил полпред Президента в ЦФО Игорь Щёголев.

«Символично, что сегодня, в день 77-ой годовщины сражения на Прохоровском поле, мы открываем эту магистраль. Это дорога, с которой началось победоносное шествие Красной Армии, завершившееся в Берлине. Это дорога Победы! Я очень рад, что она построена!» – сказал Евгений Савченко.

Глава региона вручил награды Правительству Белгородской области и выразил слова благодарно-



Награждается А.В. Коломыцев

сти Министерству транспорта России, Росавтодору и подрядчикам, выполнявшим работы на местах. За большой личный вклад в дело строительства, ремонта и содержания автодорог, достигнутые успехи по вводу в эксплуатацию объекта начальник ФКУ Упрдор Москва–Харьков Сергей Любомирович Недялков награждён высшим знаком отличия Белгородской области «Прохоровское поле – третье ратное поле России» I степени.



Появились четыре полосы движения вместо двух и разделительное барьерное ограждение, снимающее риски лобовых столкновений, ширина земляного полотна увеличилась с 14 до 26 метров, ширина проезжей части составила 14 метров, по обеим сторонам дороги построено более 63 километров линий наружного электроосвещения, в полосе отвода высажено 7546 саженцев деревьев и кустарников (различных сортов сирени, декоративной яблони, клёна, белой акации, липы), устроено 416 водосбросных сооружений, отремонтированы 70 примыканий в одном уровне, установлено 913 дорожных знаков. Дорожники не раз рисковали, натываясь при расширении трассы на военные трофеи, но всё обошлось без эксцессов.

В Орловской области привели в нормативное состояние порядка 73 км федеральных автодорог.



Отличная четырёхполоска на Прохоровском поле!

116 Работы по капитальному ремонту, ремонту прошли на федеральных трассах: М-2 «Крым», Р-119 Орёл–Ливны–Елец–Липецк–Тамбов, Р-92 Калуга–Перемышль–Белёв–Орёл.

В 2020 году капитально отремонтировали участки дорог Р-119 Орёл–Ливны–Елец–Липецк–Тамбов, Р-92 Калуга–Перемышль–Белёв–Орёл, М-2 «Крым», общей про-

тяжённостью порядка 56 км.

На подъездной автодороге А-134 в Воронежской области построено три надземных пешеходных перехода. Для этих участков, вдоль которых расположен крупнейший торговый центр, жилые дома сельского поселения, а также строящийся жилой комплекс, характерна высокая интенсивность пешеходного движения – от 100 до 300 чел./час. Разведение пешеходного и транспортного потоков в разные уровни обеспечило скоростной проезд по указанным отрезкам трассы и должный уровень безопасности. Всего в Воронежской области приведено в нормативное состояние 59 км федеральных автодорог.



117 В Курской области выполнен капремонт и ремонт более 31 км федеральных автодорог. В частности, расширен с двух до четырёх полос движения 11-ти километровый участок автодороги Р-298 Курск–Воронеж в Горшеченском районе, капитально отремонтиро-

ван участок трассы А-142 Тросна–Калиновка в Дмитриевском районе. Завершён ремонт обхода Фатежа. В результате проведённых капремонтов увеличился габарит проезжей части до 10 м мостов через ручей Романовский и реку Хатушу.





Мы видим только основные результаты непростого 2020 года. 2021-й год держал Россию в по-

стоянном напряжении. Продолжал свирепствовать коронавирус, санкции и давление Запада пытались



тормозить дальнейшее развитие страны, даже в спорте сосредоточили армию критиков и журналистов чтобы помешать российским

спортсменам показывать высокие результаты. Однако, чтобы не случилось, дороги требуют постоянного внимания,

более того с хорошим их состоянием можно успешнее бороться с трудностями. Для дорожников, подведомственных ФКУ Упрдору Москва-Харьков другого пути не было.

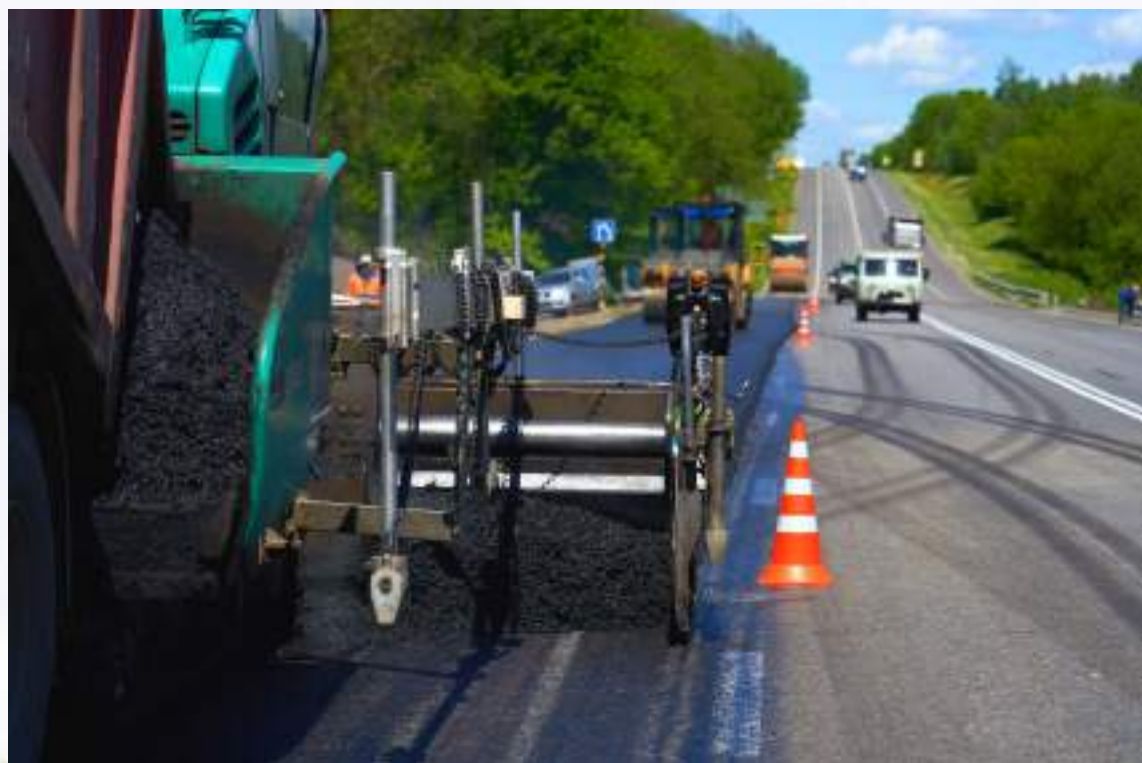
Итак, за 2021 год, введено в эксплуатацию порядка 82 км автодорог, из них капитально отремонтировано более 41 км



Обход Курска открыт!



Заместитель руководителя Росавтодора Виктор Тимофеев, начальник ФКУ Упрдор Москва-Харьков Сергей Недялков и Губернатор Курской области Роман Старовойт открывают участок трассы М-2 «Крым»



120 автодорог в Курской, Белгородской, Орловской областях: М-2 «Крым», Р-119 Орёл–Тамбов. Выполнен ремонт на 40 км федеральных трасс М-2 «Крым», А-142 Тросна–Калиновка, Р-22 «Каспий» автомобильная дорога М-4 «Дон» – Тамбов–Волгоград–Астрахань (подъезд к г. Саратов). Кроме того, капитально отремонтирован мост через реку Мезенка на автодороге Р-92 Калуга–Орёл, выполнены работы по ремонту мостов через р. Рать и р. Кола в Курской и Орловской областях.

Запоминающимся событием стало открытие рабочего движения по участку трассы М-2 «Крым» в обход Курска. 15 сентября в Курском районе региона состоялась церемония открытия рабочего движения по участку федеральной автодороги М-2 «Крым» с 516 км по 543 км, общей протяжённостью более 27 км. В мероприятии приняли участие:

заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Виктор Тимофеев, губернатор Курской области Роман Старовойт, начальник ФКУ Упрдор Москва–Харьков Сергей Недялков, первый заместитель губернатора Алексей Смирнов, председатель комитета транспорта и автомобильных дорог Курской области Сергей Солдатенков, представители подрядной организации.

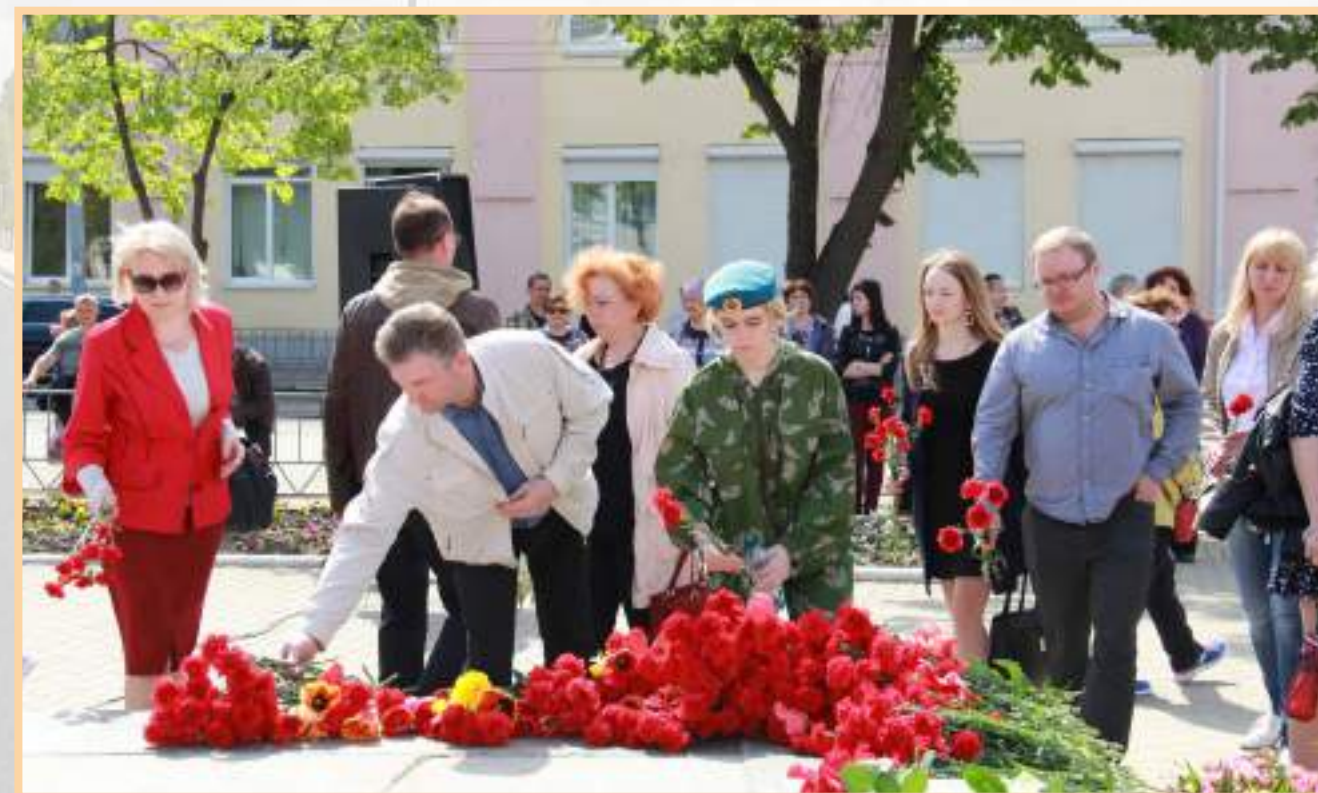
Капитальный ремонт транспортного обхода Курска – долгожданное событие, как для водителей транзитного транспорта, так и для жителей областной столицы и всего региона в целом, пользующихся дорогой во время поездок в Москву, Тулу, Орёл, Белгород. Востребована эта федеральная трасса и у дачников, которые едут в многочисленные садоводческие товарищества и населённые пункты в зоне притяжения дороги.



НЕ ЕДИНОЙ РАБОТОЙ...

Читатели уже познакомились с многими видами общественной деятельности коллектива ФКУ Упрдор Москва–Харьков будь то автопробеги по местам боевой славы, конкурсы «Лучший по профессии» или спартакиады. Но есть ещё немало направлений, где дорожники с радостью принимают активное участие.

121 Каждый год сотрудники ФКУ Упрдор Москва–Харьков принимают участие в митинге Памяти, который проходит в г. Орле в сквере Танкистов. На митинге присутствуют ветераны Великой Отечественной войны, руководители органов государственной, исполнительной и законодательной власти, представители общественности, духовенства, жители и гости города.





НЕ ЕДИНОЙ РАБОТОЙ...

По традиции в честь подвига советских воинов над зданием дома №5 на площади Мира водружается дубликат Красного флага Победы, который 5 августа 1943 года подняли над городом Орлом воины-разведчики Василий Образцов и Иван Санько. Все собравшиеся почтуют минутой молчания память погибших солдат и мирных жителей.

Участники митинга возлагают цветы к монументу героям-танкистам, братской могиле и памятнику Маршалу Советского Союза Ивану Христофоровичу Баграмяну.

Ежегодно в предпоследние выходные апреля дорожники наводят порядок в здании Управления, расположенного в Орле, а также в зданиях филиалов Управления в г. Воронеже и в г. Курске, благоустраивают близлежащие территории, закреплённые за организациями. Кроме того сотрудники ФКУ Упрдор Москва-Харьков приводят в надлежащий вид воинские захоронения и памятники боевой славы, расположен-



НЕ ЕДИНОЙ РАБОТОЙ...

ные в полосе отвода федеральных автомобильных дорог, находящихся в ведении ФКУ Упрдор Москва-Харьков.

Не забывают дорожники и о детях, к примеру в 2021 году Управление подвело итоги детского художественного конкурса, посвящённого 76-летию Победы в Великой Отечественной войне

Конкурс детских рисунков «Память о подвигах и славе», посвящённый событиям Великой Отечественной войны, был организован Федеральным управлением автомагистрали «Москва-Харьков». Всего в адрес жюри конкурса поступило 23 работы. Участниками стали дети сотрудников ФКУ Упрдор Москва-Харьков и подрядных организаций дорожной отрасли.

Цель конкурса – совершенствование работы по патриотическому воспитанию детей и подростков, формирование у подрастающего поколения высоких нравственных качеств, среди которых особое место занимает патриотизм и ответственность за судьбу Отечества.

В том же году 28 мая на выездном заседании Коллегии Федерального дорожного агентства были отмечены призёры ежегодного конкурса «Лучшая служба» среди функциональных подразделений федеральных казённых учреждений, находящихся в ведении Росавтодора. По итогам конкурса ФКУ Упрдор Москва-Харьков заняло второе место в номинации «Лучшая служба по защите государственной тайны».





2022-й год оказался ещё сложнее для жизни страны, но, несмотря на чрезвычайные обстоятельства, работа по улучшению состояния дорожной отрасли не прерывалась ни на мгновение. Всего

премонтов более 111 км автодорог, на 81 км был проведён капремонт. Приведено в нормативное состояние шесть искусственных сооружений.

5 декабря, глава Федерального дорожного агентства Роман Новиков дал старт движению по двум капитально отремонтированным участкам автодорог Р-298 Курск–Воронеж от Юго-Восточного обхода Курска до Беседино и М-2 «Крым» в Обоянском районе. Одновременно с ними открыто движение по путепроводу на 535 км федеральной трассы М-2 «Крым». Мероприятие прошло в режиме

Обход Курска



в 2022 году введено в эксплуатацию в Тульской, Орловской, Курской, Белгородской, Липецкой и Воронежской областях после ка-

телемоста.

В торжественной церемонии приняли участие губернатор Курской области Роман Старовойт, на-



Расширение полос в Тульской области



чальники профильных управлений Росавтодора, начальник ФКУ Упрдор Москва–Харьков Сергей Недялков.

Глава Росавтодора поблагодарил коллектив дорожников, которые участвовали в реализации проектов капремонтов, а также непосредственно губернатора Курской

области Романа Старовойта за взаимодействие и поддержку во время выполняемых работ.

Четырёхполосными стали искусственные сооружения: мост через реку Нюховка в Тульской области, мост через суходол на 48-ом км автодороги А-133. Таким образом, в результате проведённых работ





Обход Курска, 535 км

устранили «бутылочное горлышко» – по федеральным трассам будет обеспечен беспрепятственный и комфортный проезд.

В Липецкой области проведён капремонт наиболее загруженного отрезка трассы А-133 км 34 – км

49. Как итог, в ноябре 2022 года автомобилисты смогли проехать по обновлённому четырёхполосному участку II технической категории, который отвечает всем нормативным требованиям.

На участке км 455 – км 465



Р-193 Воронеж–Тамбов



трассы Р-22 «Каспий» автомобильная дорога М-4 «Дон» – Тамбов–Волгоград–Астрахань (подъезд к г. Саратов), расположенном на территории Борисоглебского городского округа, проводился капитальный ремонт, в рамках которого в 2022

году проезжая часть получила две дополнительные полосы движения.

На трассе М-2 «Крым» в Яковлевском районе Белгородской области в дорожно-строительном сезоне 2022 года четыре полосы движения появились на участке км 638 – км 652.



Мост через реку Нюховка



Сотрудники ФКУ Упрдор Москва–Харьков с подрядчиками



Начальник Управления Сергей Любомирович Недялков и заместитель руководителя Росавтодора Андрей Викторович Самарьянов

Для исключения левых поворотов на съездах построены четыре полукольцевые развязки.

Сдан путепровод на 535 км автодороги М-2 «Крым».

В ноябре введено в эксплуатацию 8 км трассы М-2 «Крым» в Ленинском районе Тульской области (км 162 – км 170). Здесь устроены четыре полосы движения, ширина проезжей части составила 14 м, для исключения аварийно-опасных левых поворотов будут построены две разворотные петли.



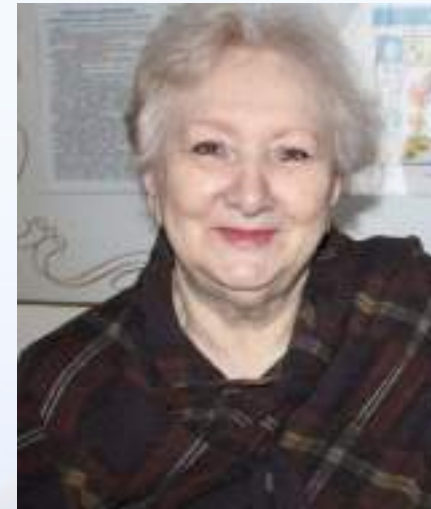
Состоялась приёмка моста через реку Лисица в Орловской области.

27–28 июня заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Андрей Самарьянов и начальник подведомственного Росавтодору ФКУ Упрдор Москва–

Харьков Сергей Недялков совершили инспекционную поездку по федеральной трассе М-2 «Крым» в Тульской, Курской и Белгородской областях.



2023 год продолжил держать нашу жизнь в напряжённой обстановке, хотя руководство страны делает всё чтобы оградить население от всех бед и неприятностей, которые злые силы пытаются принести. Тем не менее страна старается жить в обычной нормальной атмосфере жизнедеятельности. В этом году исполняется 80 лет со дня освобождения Орла от немецко-фашистских захватчиков, 245 лет со дня учреждения Орловской губернии, наконец, 165 лет существования дороги Москва–Харьков и 80 лет со дня создания Управления дороги, ныне УФК Упрдор Москва–Харьков. И дорожники Управления полны сил и решимости выполнить все намеченные планы.



Ветеран дорожной отрасли – Афонина Любовь Николаевна

Родилась 6 апреля 1952 года в городе Орле. В 1992 году окончила Всесоюзный заочный инженерно-строительный институт по специальности «Автомобильные дороги». В 1993–2001 гг. инженер 1 категории, главный специалист, начальник подотдела отдела безопасности дорожного движения Федеральной дирекции автодороги Москва–Харьков Минтранса РФ. С 2001 по 2010 гг. заместитель начальника отдела эксплуатации, сохранности и диагностики автодорог «ФКУ Упрдора Москва–Харьков Федерального дорожного агентства». Общий стаж работы в ФКУ Упрдор Москва–Харьков – 16 лет.

Ветеран дорожной отрасли – Дубровкина Ольга Максимовна

Родилась 7 мая 1948 года в селе Старо-Уколово Алексеевского района, Белгородской области. В 1997 году окончила Воронежскую государственную архитектурно-строительную академию по специальности «Автомобильные дороги». В 1989–2004 гг. работала инженером, начальником строительной лаборатории ГП «Автомобильная дорога Москва–Харьков» (Упрдор Москва–Харьков). С 2004 по 2017 гг. – начальник отдела контроля качества работ ФКУ Упрдор Москва–Харьков. Общий стаж работы в ФКУ Упрдор Москва–Харьков – 28 лет.

Ольга Максимовна является основателем династии дорожников. Все свои обширные знания, неоценимый опыт она передала дочерям, Елене и Светлане, которые продолжили дело матери, связав свой профессиональный путь с дорожной отраслью.



Ветеран дорожной отрасли – Тимофеева Елена Васильевна

Родилась 16 ноября 1952 года в городе Орехово-Зуево Московской области. В 1977 году окончила Московский автомобильно-дорожный институт по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство». В ФКУ Упрдор Москва–Харьков работала с 1979 по 2017 гг. в должностях инженера, старшего инженера ПСБ; ведущего специалиста, главного специалиста – начальника подотдела отдела безопасности дорожного движения, ведущего эксперта дорожного хозяйства отдела эксплуатации, сохранности и диагностики автодорог. Общий стаж работы Елены Васильевны в ФКУ Упрдор Москва–Харьков составляет 27 лет.

О СВЯЗИ ПОКОЛЕНИЙ

ФКУ Упрдор Москва–Харьков всегда уделяло большое внимание старшему поколению, которое отдало немало сил и здоровья становлению дорожной отрасли. Укрепление связей ветеранов войны и труда с современными кадрами, всесторонняя помощь ветеранам повседневная задача для всего коллектива. Накануне праздничных дат традиционно проводятся встречи с вышедшими работниками, вручение подарков. Осуществляется обследование бытовых и жилищных условий ветеранов войны и труда, производится замена в квартирах устаревшего газового оборудования, оказывается материальная помощь. Очень важно пожилым людям услышать тёплые слова от руководства и молодого поколения, которые согревают душу.

Представляем вам наших ветеранов дорожной отрасли.

В преддверии празднования Международного женского дня начальник ФКУ Упрдор Москва–Харьков Сергей Недялков встретился с женщинами-ветерана-

ми, которые много лет проработали в Управлении, а сейчас находятся на заслуженном отдыхе.

В своем приветственном слове Сергей Любомирович отметил важнейшую роль ветеранов в работе по патриотическому воспитанию молодого поколения и сохранению традиций дорожного дела.

«Ваш огромный опыт, житейская мудрость, разносторонние знания служат примером самоотверженного труда, любви и верности выбранной профессии. Спасибо, что находите время и силы и приходите на все знаковые мероприятия. Хочу также поздравить всех наших женщин с наступающим праздником 8 марта! Вы храните семейный очаг, воспитываете детей, а многие из вас – и внуков, добросовестно трудитесь на благо дорожной отрасли. Мы гордимся трудовыми подвигами работниц дорожного хозяйства старшего поколения. Низкий вам поклон наши уважаемые женщины-ветераны. От всей души желаю всем мира, добра, крепкого здоровья, благополучия и исполнения желаний», — отметил Сергей Недялков.



**Ветеран дорожной отрасли –
Кулешова Татьяна Николаевна**

Родилась 26 мая 1965 года в деревне Кишкино Болховского района, Орловской области. В 1985 году окончила Орловский сельскохозяйственный техникум по специальности «Бухгалтерский учёт».
Всю свою дальнейшую профессиональную деятельность Татьяна Николаевна связала с ФКУ Упрдор Москва–Харьков, где проработала бухгалтером с 1983 по 2022 гг.
Общий стаж работы в ФКУ Упрдор Москва–Харьков – 39 лет.



**Ветеран дорожной отрасли –
Бородкина Антонина Федоровна**

Родилась 9 мая 1952 года в селе 2-ое Поныри Поньковского р-на Курской области. В 1992–2016 гг. работала диспетчером в ФКУ Упрдор Москва–Харьков. Общий стаж работы в Управлении – 24 года.



**Ветеран дорожной отрасли –
Орлова Татьяна Витальевна**

Родилась 13 мая 1952 года в городе Орле. В 1997 году окончила Воронежскую государственную архитектурно-строительную академию по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы».
С 1972 по 2001 гг. работала в должностях техника, инженера, старшего инженера отдела изысканий и проектирования, инженера первой категории отдела контроля качества, заместителем начальника отдела контрактов и приёмки работ автомобильной дороги Москва–Харьков, начальником отдела контроля качества и приёмки работ, начальником отдела эксплуатации, начальником отдела региональных программ, начальником отдела контрактов и торгов, заместителем начальника технического отдела ФКУ Упрдор Москва–Харьков. С 2005 по 2011 гг. – заместитель начальника отдела ценообразования, торгов и договоров подряда ГУ «Управление автомобильной магистрали Москва–Харьков Федерального дорожного агентства».
Общий стаж работы Татьяны Витальевны в ФКУ Упрдор Москва–Харьков составляет 39 лет.
Татьяна Витальевна является основателем династии дорожников. Все свои обширные знания, драгоценный опыт она передала дочери Елене, которая продолжила дело матери и сейчас также трудится в ФКУ Упрдор Москва–Харьков.



**Ветеран дорожной отрасли –
Козлова Татьяна Михайловна**

Родилась 27 февраля 1956 года в городе г. Шахты Ростовской области. В 1976 году окончила Ростовский автодорожный техникум по специальности «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог».
В 1976–1978 гг. работала в должности мостового мастера, дистанционного мастера ДЭУ № 14 Управления автомобильной дороги Москва–Харьков.
В 1978–1995 гг. инженер, старший инженер строительной лаборатории, инженер ПСБ автомобильной дороги Москва–Харьков. С 1995 по 2013 гг. – специалист 2 категории, специалист 1 категории, ведущий специалист, главный специалист, ведущий инспектор дорожного хозяйства, ведущий инженер отдела эксплуатации, сохранности и диагностики автодорог «Управления автомобильной магистрали Москва–Харьков Федерального дорожного агентства».
Общий стаж работы в ФКУ Упрдор Москва–Харьков – 37 лет.



**Ветеран дорожной отрасли –
Семин Геннадий Александрович**

Родился 9 сентября 1947 года в деревне Ольшанец, Орловского района. В 1970 году окончил Харьковский автомобильно-дорожный институт по специальности «Автомобильные дороги». С 1973 по 2017 гг. работал начальником ПСБ автодороги Москва–Харьков, председателем профкома автомобильной дороги Москва–Харьков, начальником техотдела, начальником технадзора, главным технологом, заместителем начальника производственного отдела автомобильной дороги Москва–Харьков, начальником отдела контрактов и приёмки работ, начальником отдела ремонта автодорог, ведущим экспертом дорожного хозяйства отдела развития и ремонта автодорог ФКУ Упрдор Москва–Харьков.
Общий стаж работы Геннадия Александровича в ФКУ Упрдор Москва–Харьков – 44 года.



**Ветеран дорожной отрасли –
Чижикова Елена Алексеевна**

Родилась 26 мая 1961 года в городе Орле. В 1982 году окончила Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Бухгалтерский учёт». В 1989–2004 гг. работала экономистом планового отдела, инженером обработки информации автомобильной дороги Москва–Харьков Минтранса РФ. С 1995 по 2020 гг. – начальник планово-экономического отдела ФКУ Упрдор Москва–Харьков.
Общий стаж работы в ФКУ Упрдор Москва–Харьков – 31 год.
Елена Алексеевна является основателем трудовой династии: её дочь Елена также трудится в ФКУ Упрдор Москва–Харьков.



**Ветеран дорожной отрасли –
Малоросиянов Валерий Иванович**

Родился 3 апреля 1957 года в селе Загайново, Троицкого р-на Алтайского края. В 1977 году окончил Камышинское высшее военное строительное командное училище, а в 1986 году Ленинградское высшее военное инженерно-строительное училище. В ФКУ Упрдор Москва–Харьков пришёл работать в 2001 году, где занимал руководящие должности от начальника отдела строительства и реконструкции автодорог до заместителя начальника Управления. В 2020 году Валерий Иванович отправился на заслуженный отдых. Общий стаж работы в ФКУ Упрдор Москва–Харьков более 20 лет.



**Ветеран дорожной отрасли –
Рыцай Ольга Ивановна**

Родилась 25 июня 1951 года в селе Алексеево-Орловка Шахтёрского района Донецкой области.



**Ветеран дорожной отрасли –
Кузнецова Валентина Дмитриевна**

Родилась 21 апреля 1941 года в г. Усть-Каменогорске Восточно-Казахстанской области в семье рабочего. В 1965 году окончила Усть-Каменогорский строительно-дорожный институт. Получила специальность инженера путей сообщения. В 1978 году поступила на работу в Управление автодороги Москва–Харьков на должность старшего инженера технадзора. В разные годы работала и.о. начальника планово-экономического отдела, старшим инженером ПТО, ведущим инженером технического отдела, начальником подотдела экспертизы и подготовки проектно-сметной документации.

Общий стаж работы Валентины Дмитриевны в ФКУ Упрдор Москва–Харьков – 28 лет.

По стопам Валентины Дмитриевны пошла дочь – Ковалёва Наталья Владимировна. Сейчас она трудится в должности ведущего эксперта дорожного хозяйства технического отдела.

В 1971 году окончила Боровичский автомобильно-дорожный техникум по специальности «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог». Всю свою дальнейшую профессиональную деятельность Ольга Ивановна связала с Управлением автодороги Москва–Харьков. С 1971 по 2013 гг. она работала инженером по технадзору, старшим инженером ПСБ, ведущим инженером подотдела конкурсов и контрактов отдела конкурсов и приёмки, ведущим специалистом отдела строительства, ведущим инспектором дорожного хозяйства ФКУ Упрдор Москва–Харьков.

Общий стаж работы Ольги Ивановны в ФКУ Упрдор Москва–Харьков – 42 года.

**НЕЗАБЫВАЕМЫЙ
ВETERAN**

На протяжении более четырёх десятилетий в Управлении дороги «Москва–Харьков» всегда можно было встретить крупного мужчину с лучистой доброжелательной улыбкой. Это и был Александр Фёдорович Казачков.

Александр Фёдорович родился 20 августа 1937 г. в селе Кабанье Калачинского района Омской области. Сразу же после окончания Сибирского автомобильно-Дорожного института им. В.В. Куйбышева занимал руководящие должности в организациях Управления Дальневосточных шоссейных дорог. С октября 1968 года был принят в Управление автодороги «Москва–Харьков» на должность главного инженера. В 1980 году принимал активное участие в подготовке автодороги «Москва–Харьков» к встрече Олимпийского огня. В разные годы Александр Фёдорович работал заместителем начальника Управления по содержанию и сохранности автодорог, начальником технического отдела, а затем отдела землепользования и имущественных отношений. Высоквалифицированный специалист-дорожник, он непосредственно ведал вопросами нормативно-технического обеспечения проектирования, строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог. Умелый проводник научно-техни-

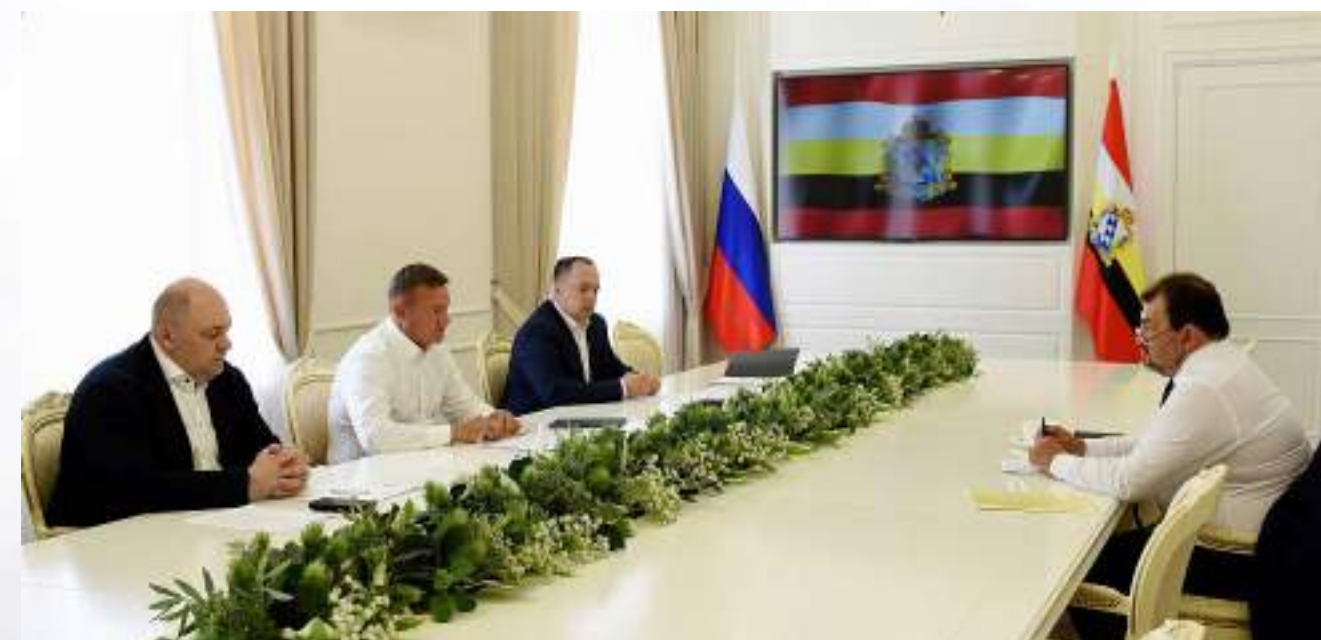


ческого прогресса. Под его руководством велась работа по организации и внедрению передовых методов труда, организации подряда, вопросы экономики, планирования и рационализации.

Заслуги Александра Фёдоровича Казачкова отмечены государственными и отраслевыми наградами.

Александр Фёдорович не только воспитал целую плеяду молодых дорожников, но также являлся основателем целой трудовой династии. Свои обширные, энциклопедические знания, богатейший опыт он передал дочери – Борисовой Жанне Александровне (заместитель начальника отдела имущественных отношений ФКУ Упрдор Москва–Харьков) и внуку – Борису Александру Андреевичу (Директор филиала ФКУ Упрдор Москва–Бобруйск) в г. Брянске.

Александр Фёдорович покинул наш бранный мир 6 февраля 2018 года.



Полным ходом идут еженедельные планёрки у начальника Управления Сергея Любомировича Недялкова вот уже третий десяток лет и все сотрудники и подрядчики уверены и знают, что всё запланированное будет выполнено.

В Курской области за 2023 год отремонтируют более 64 км федеральных дорог.

Губернатор Курской области Роман Старовойт провёл рабочую встречу с Сергеем Недялковым, начальником ФКУ Упрдор Москва-

Харьков. Стороны обсудили ход работ по капитальному ремонту наиболее приоритетных федеральных автомобильных дорог на ближайшую перспективу.

Дорога мечты. Один из масштабных проектов, который дорожники готовы воплотить в жизнь в ближайшие несколько лет – строительство обхода Орла, его с нетер-



Губернатор Курской области Роман Старовойт и начальник ФКУ УПРДОР Москва-Харьков Сергей Недялков

ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Подведомственные автодороги.

В ведении ФКУ Упрдор Москва-Харьков в шести регионах ЦФО: Тульской, Орловской, Курской, Белгородской, Воронежской, Липецкой областях находятся 2504,455 км следующих федеральных автодорог:

М-2 «Крым» Москва-Тула-Орёл-Курск-Белгород – граница с Украиной;

Р-92 Калуга-Перемышль-Белёв-Орёл;

Р-132 «Золотое кольцо» Ярославль-Кострома-Иваново-Владимир-Гусь-Хрустальный-Рязань-Михайлов-Тула-Калуга-Вязьма-Ржев-Тверь-Углич-Ярославль;

Р-119 Орёл-Ливны-Елец-Липецк-Тамбов;

А-142 Тросна-Калиновка;

Р-298 Курск-Воронеж – автомобильная дорога Р-22 «Каспий»;

М-2 «Крым» Москва-Тула-Орёл-Курск-Белгород – граница с Украиной – Прохоровка – Губкин – Р-298 Курск-Воронеж – автомобильная дорога Р-22 «Каспий»;

Р-298 Курск-Воронеж – автомобильная дорога Р-22 «Каспий» – Юго-Восточный обход города Курска;

Р-298 Курск-Воронеж – автомобильная дорога Р-22 «Каспий» – Кшенский – М-4 «Дон»;



Встреча дорожников с Губернатором Орловской области Андреем Клычковым

138 пением ждут и грузоперевозчики, и местные жители.

В настоящее время в стадии разработки находится проект, сами работы по строительству планируется реализовать до 2028 года. Предполагается, что новая дорога

будет пролегать по территории Орловского и Урицкого районов, и соединит две трассы федерального значения – М-2 «Крым» и Р-120 Орёл–Брянск–Смоленск. Длина участка строительства составит 16 км, автодорога будет соответствовать

Строительство соединительной магистрали позволит переключить на нее основные проблемные направления. Длина трассы составляет 16км.



II технической категории. Проектная ширина земляного полотна – 24 метра, что позволит разместить четыре полосы для движения, устроить 3-х метровую разделительную полосу. В ходе реализации проекта для увеличения пропускной способности и повышения безопасности движения на участках западного обхода Орла планируется строительство на примыканиях к федеральным трассам М-2 «Крым» и Р-120 Орёл–Брянск двух транспортных развязок: листовидного типа и «Неполный клеверный лист».

Сотрудники ФКУ Упрдор Москва–Харьков, проектировщики, представители подрядных организаций, органов местной власти надеются, что в недалеком будущем они станут свидетелями поистине исторического события – рождения

ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Автомобильная дорога М-2 «Крым» Москва–Тула–Орёл–Курск–Белгород – граница с Украиной, соединительная дорога «Белгород – М-4 «Дон»;

А-133 подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г. Липецк;

Р-193 Воронеж–Тамбов;

А-134 подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г. Воронежу;

Р-22 «Каспий» автомобильная дорога М-4 «Дон» – Тамбов–Волгоград–Астрахань (подъезд к г. Саратов).

В ведении Управления находится 305 мостов и путепроводов, 35 надземных пешеходных переходов, 2263 водопропускные трубы.

Стоит отметить, что в период с 2018 по 2020 гг. в Белгородской, Воронежской, Курской областях на баланс Управления было передано более 540 километров региональных дорог, которые впоследствии получили статус федеральных.



Губернатор Орловской области Андрей Клычков на выездной встрече с начальником Управления Сергеем Недалковым



ХРОНИКА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Специалисты ФКУ Упрдор Москва–Харьков реализуют планы по приведению в нормативное состояние нескольких участков вновь принятых дорог.

Так, до 2024 года устроят тонкослойные покрытия и слои износа на более чем 98 км автодорог: М-2 «Крым» Москва–Тула–Орёл–Курск–Белгород – граница с Украиной – Прохоровка – Губкин – Р-298 Курск–Воронеж – автомобильная дорога Р-22 «Каспий», М-2 «Крым» Москва–Тула–Орёл–Курск–Белгород – граница с Украиной, соединительная дорога «Белгород – М-4 «Дон», Р-298 Курск–Воронеж – автомобильная дорога Р-22 «Каспий» – Кшенский – М-4 «Дон».

Планируемые работы позволят оперативно устранить деформации, восстановить показатели ровности и сцепления, а также защитить нижние слои дорожной одежды от преждевременного разрушения. Дорожное покрытие будет обладать необходимой шероховатостью, водонепроницаемостью и износостойкостью.

новой, современной, безопасной, комфортной дороги, которая станет украшением и займёт важное звено в дорожной сети России.

В Орловской области продолжится капитальный ремонт 15-ти километров автодороги М-2 «Крым» 20 июня, ход работ на участке федеральной трассы М-2 «Крым» (км 422 – км 437) проверили начальник ФКУ Упрдор Москва–Харьков Сергей Недялков и губернатор региона Андрей Клычков.

Капитальный ремонт здесь начался в 2022 году, его главным итогом станет увеличение количества полос движения с двух до четырёх. Сейчас на объекте выполняются работы по переустройству коммуникаций, замене водопропускных труб, устройству земляного полотна, нижних слоёв дорожной одежды.



Расширение трассы у посёлка Тросна

О КОЛЛЕКТИВЕ

Без преувеличения можно сказать, что дорожная сеть – это национальное богатство страны и её нужно приумножать и эффективно использовать. От того, как дорожники выполняют свою работу, зависит автомобильное движение, связь между регионами, работа предприятий, судьба и счастье людей. Поэтому в дорожную отрасль приходят только настоящие специалисты, любящие свою работу, умеющие оперативно решать даже самые непростые задачи.

Дорожники – люди, работающие на перспективу, умеющие предвидеть последствия принятых решений, просчитывать каждый шаг, ведь они не имеют права на ошибку, так как от их деятельности зависят жизнь и безопасность миллионов граждан.

В ФКУ Упрдор Москва–Харьков, в этом старейшем Управлении, которому в 2023 году исполняется 85 лет, трудятся специалисты высокого уровня. Они не только прекрасно разбираются в своей сфере деятельности, но и стараются повысить уровень профессиональной компетентности.

За несколько лет значительно увеличилось число сотрудников Управления. Если ещё десятилетие назад штатная численность составляла чуть более 70 человек, то сейчас она возросла до 140 человек. Из них 45 работников трудятся в филиалах ФКУ Упрдор Москва–Харьков в Воронеже и Курске.

На протяжении 23 лет возглавляет коллектив Недялков Сергей

Любомирович, который всю свою жизнь посвятил беззаветному служению дорожной отрасли. Сергей Любомирович пользуется высочайшим авторитетом не только среди подчинённых, но и в профессиональной среде. К его мнению прислушиваются коллеги, его советы имеют большую ценность. Сергей Любомирович является обладателем множества наград: медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени – 2022, нагрудный знак «Почётный работник транспорта России» – 2001, Почётное звание «Заслуженный строитель Российской Федерации» – 2016. И это лишь небольшая часть наград.

20-летний стаж работы в отрасли имеет главный инженер – Коломыцев Александр Владимирович, который отвечает за инженерное сопровождение, внедрение новых технологий в строительство, ремонт и содержание сети автодорог, на высоком уровне контролирует качество работ при производстве и проектировании дорожных объектов. Главный бухгалтер – Харитонов Михаил Михайлович является одним из старейших сотрудников Управления. В этом году ему исполнилось 69 лет. В течение более двух десятков лет Михаил Михайлович занимает одну из ключевых должностей в Управлении – главного бухгалтера. За все эти годы безупречной трудовой деятельности он смог организовать работу отдела бухгалтерского учёта на самом высоком уровне, сформировав единую команду высокопрофессиональных



специалистов в финансовой сфере. Также в Управлении работает талантливая, целеустремлённая молодежь. Среди которых – заместители начальника Турчанинов Андрей Евгеньевич и Стоянов Любомир Викторович. Андрей Евгеньевич имеет два высших образования. Он окончил Ростовский государственный университет путей сообщения и Орловский государственный аграрный университет. С 2019 года Андрей Евгеньевич отвечает за состояние автомобильных дорог и безопасность дорожного движения. Благодаря грамотно организованной работе удалось значительно снизить аварийность на федеральных трассах. Ежегод-

но выполняются мероприятия по ликвидации мест концентрации ДТП и повышению безопасности дорожного движения: устанавливаются новые светофорные объекты, сигнальные столбики, барьерное ограждение, линии электроосвещения. налажено взаимодействие с органами ГИБДД, МЧС.

Стоянов Любомир Викторович прошёл путь от мастера строительного участка до заместителя начальника Управления. Любомир Викторович является ответственным за строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт автодорог и искусственных сооружений. Все объекты вводятся в эксплуатацию в соответствии с календарным

графиком, а многие и с опережением намеченных сроков, что значительно минимизирует неудобства водителей, связанные с дорожными работами.

В последние годы коллектив Управления пополнился молодыми специалистами, ответственными, перспективными, готовыми воспринимать всё новое, совершенствоваться в профессиональном плане и не останавливаться на достигнутых результатах. У молодёжи, конечно же, имеются мудрые, опытные наставники, готовые прийти на помощь. Это те люди, судьбы которых стали частью истории Управления автодороги «Москва–Харьков». Именно на их глазах строились и преображались федеральные трассы, именно они являются хранителями славных традиций, источниками мудрости, сил и вдохновения. Это смелые, закалённые духом люди, с которых старается брать пример молодёжь.

Некоторые сотрудники посвятили дорожной отрасли практически всю свою жизнь. Своеобразными рекордсменами являются: ведущий эксперт дорожного хозяйства Юшин Виктор Николаевич (стаж работы в отрасли 44 года), ведущий эксперт дорожного хозяйства Сиротинин Александр Владимирович (стаж работы в отрасли 39 лет), ведущий документовед Гончарова Надежда Валентиновна (стаж работы в отрасли 38 лет), ведущий эксперт дорожного хозяйства Чешуйко Анжелика Петровна (стаж работы в отрасли 37 лет), ведущий

эксперт дорожного хозяйства Рягузова Светлана Александровна (стаж работы в отрасли 37 лет), заместитель начальника отдела дорожных сооружений Шуточкина Татьяна Павловна (стаж работы в отрасли 36 лет), ведущий эксперт дорожного хозяйства – специалист в сфере закупок Гусарова Надежда Михайловна (35 лет), ведущий эксперт дорожного хозяйства Соловьёв Валерий Михайлович (стаж работы в отрасли 34 года), ведущий эксперт дорожного хозяйства Потанин Андрей Анатольевич (стаж работы в отрасли 32 года), начальник отдела кадров Сапрыкина Валентина Николаевна (стаж работы в отрасли 31 год), ведущий экономист Тарасова Людмила Ефимовна (стаж работы в отрасли 30 лет), заместитель начальника отдела реализации региональных проектов Локтев Александр Анатольевич (стаж работы в отрасли 30 лет), заместитель главного инженера Иванов Юрий Александрович (стаж работы в отрасли 30 лет).

На протяжении нескольких лет Управление становилось призёром конкурса «Лучшая служба». Каждый год, занимая призовые места. Например, в 2022 году ФКУ Упрдор Москва–Харьков завоевало первое место в номинации «Лучшая финансово-экономическая служба», в этом же году лучшей признана служба по обеспечению безопасности дорожного движения. В 2023 году административно-кадровая служба Управления получила первое место.

Памятник генералу Ермолову.
Слева здание Управления





Недялков Сергей Любомирович
Начальник ФКУ Упрдор Москва–Харьков



Коломытцев Александр Владимирович
Главный инженер



Харитонов Михаил Михайлович
Главный бухгалтер

144

145



Стоянов Любомир Викторович
Заместитель начальника



Турчанинов Андрей Евгеньевич
Заместитель начальника



ПЛАНОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ

Сидит: начальник отдела Шморгун Наталья Владимировна
Слева направо: заместитель начальника отдела Небогатых Екатерина Валентиновна,
ведущий экономист Тарасова Людмила Ефимовна, ведущий экономист Романченко Ольга Ивановна



**ОТДЕЛ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТ ПО СОДЕРЖАНИЮ
И СОХРАННОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ**



Баученков Вячеслав Анатольевич
Инженер I категории



Гредин Геннадий Генрихович
Инженер I категории

ОТДЕЛ ДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ

146

Слева направо: в первом ряду: ведущий эксперт дорожного хозяйства Шамрин Алексей Иванович, ведущий эксперт дорожного хозяйства Шинаков Сергей Юрьевич, ведущий эксперт дорожного хозяйства Фетько Оксана Сергеевна, инженер I категории Домникова Ольга Николаевна, ведущий эксперт дорожного хозяйства Локтионова Вероника Сергеевна, ведущий инженер-энергетик Перельгин Вадим Вадимович, во втором ряду: заместитель начальника отдела Безбатько Андрей Сергеевич, начальник отдела Свиридов Максим Павлович, инженер Локтев Иван Александрович



Рягузова Светлана Александровна
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



Юшин Виктор Николаевич
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



Потанин Андрей Анатольевич
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



147

Начальник отдела Ефимченко Юрий Николаевич (сидит)
Слева направо стоят: ведущий эксперт дорожного хозяйства Лапшин Владимир Геннадьевич, заместитель начальника отдела Шуточкина Татьяна Павловна, ведущий эксперт дорожного хозяйства Ким Валерий Юрьевич



Небогатых Анатолий Алексеевич
Заместитель начальника
отдела – специалист в сфере закупок

ОТДЕЛ РАЗМЕЩЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЗАКАЗОВ

Начальник отдела Коростелкина Елена Юрьевна (сидит); слева направо: эксперт дорожного хозяйства – специалист в сфере закупок Дементьев Илья Геннадьевич, ведущий эксперт дорожного хозяйства – специалист в сфере закупок Гусарова Надежда Михайловна



ОТДЕЛ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЁТА

Главный бухгалтер Харитонов Михаил Михайлович (сидит); слева направо: бухгалтер Королёва Наталья Викторовна, ведущий бухгалтер Сенина Марина Евгеньевна, ведущий бухгалтер Долгова Ульяна Викторовна, бухгалтер Власова Екатерина Владимировна, ведущий бухгалтер Панютин Виктор Сергеевич, заместитель начальника отдела Ладурова Лариса Ивановна

ОТДЕЛ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА

Первый ряд (сидят): начальник отдела Эйзерова Елена Анатольевна (слева), ведущий эксперт дорожного хозяйства Татаринова Светлана Николаевна
Второй ряд (слева направо): заместитель начальника отдела Колев Веселин Георгиев, ведущий эксперт дорожного хозяйства Сиротинин Сергей Александрович, водитель автомобиля Самошин Михаил Сергеевич



ОТДЕЛ РАЗВИТИЯ И РЕМОНТА АВТОДОРОГ

Первый ряд (слева направо): ведущий эксперт дорожного хозяйства Семёнова Екатерина Владимировна, ведущий эксперт дорожного хозяйства Сиротинин Александр Владимирович, начальник отдела Нахалов Алексей Михайлович
Второй ряд (слева направо): заместитель начальника отдела Шморгун Евгений Юрьевич, ведущий эксперт дорожного хозяйства Коломенский Дмитрий Валерьевич



Борисова Елена Сергеевна
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



ОТДЕЛ РЕАЛИЗАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ



Лысенко Виктор Михайлович
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



Локтев Александр Анатольевич
Заместитель начальника отдела

ОТДЕЛ ИМУЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ

Начальник отдела Быковский Фёдор Александрович (сидит); слева направо: заместитель начальника отдела Борисова Жанна Александровна, ведущий эксперт дорожного хозяйства Каленова Оксана Анатольевна, ведущий эксперт дорожного хозяйства Ивлева Анжелика Александровна, ведущий эксперт дорожного хозяйства Герасин Александр Александрович, ведущий эксперт дорожного хозяйства – Дедиков Алексей Александрович



ОТДЕЛ КАДРОВ

Слева направо: специалист по охране труда Колесников Виталий Александрович, ведущий документовед (секретарь руководителя) Гончарова Надежда Валентиновна, начальник отдела Сапрыкина Валентина Николаевна, ведущий специалист по кадрам Ревякина Кристина Александровна



Ливенцева Дарья Алексеевна
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



Уразова Оксана Игоревна
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



Кушнарев Владислав Сергеевич
Ведущий эксперт дорожного хозяйства





ТЕХНИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ

Начальник отдела Ильницкий Дмитрий Вячеславович (сидит)
 Слева направо: ведущий эксперт дорожного хозяйства Ковалёва Наталья Валентиновна, заместитель начальника отдела Шелудяков Павел Николаевич, ведущий эксперт дорожного хозяйства Глазкова Мария Андреевна, ведущий эксперт дорожного хозяйства Жильев Владислав Евгеньевич, ведущий эксперт дорожного хозяйства Чешуйко Анжелика Петровна



**Епишина
 Людмила Анатольевна**
 Ведущий эксперт дорожного хозяйства

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ

Слева направо: ведущий инженер по защите информации Калинин Сергей Валентинович, начальник отдела Демидович Евгений Викторович, документовед Андреева Елена Сергеевна



АППАРАТ ПРИ РУКОВОДСТВЕ

ЮРИДИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ

Заместитель начальника отдела Болдырева Елена Владимировна,
 юриконсульт 1 категории Волгарев Владимир Александрович



Абалихина Ольга Николаевна
 Начальник юридического отдела



Иванов Юрий Александрович
 Заместитель главного инженера



Дурынцева Елена Викторовна
 Ведущий специалист по связям с общественностью



ОБЩИЙ ОТДЕЛ



Слева направо: ведущий программист – инженер по информационным технологиям Морозов Иван Владимирович, начальник отдела Хархардин Игорь Иванович, ведущий эксперт дорожного хозяйства Загребенюк Дмитрий Леонидович

ВОДИТЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ

Слева направо: Алешин Владимир Сергеевич, Пехтерев Дмитрий Владимирович, Самошин Михаил Сергеевич, Грабилин Александр Иванович, Рудаков Алексей Николаевич, Толпов Сергей Владиславович



Белов Андрей Юрьевич
Диспетчер



Иванова Ольга Ивановна
Диспетчер



Березнев Игорь Константинович
Диспетчер



Бородкина Наталия Витальевна
Диспетчер



Рубаков Сергей Николаевич



Самошин Михаил Сергеевич



НАШИ НАГРАЖДЕНИЯ



ФКУ Упрдор Москва–Харьков – призёр конкурса «Лучшая служба» среди федеральных казённых учреждений со всей России

НАШИ НАГРАЖДЕНИЯ

Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Витальевич Новиков (слева) вручил главному бухгалтеру ФКУ Упрдор Москва–Харьков **Михаилу Михайловичу Харитонову** нагрудный знак «Почётный дорожник России»



Заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Виктор Владимирович Тимофеев (слева) вручил главному инженеру ФКУ Упрдор Москва–Харьков **Александру Владимировичу Коломыцеву** нагрудный знак «Почётный дорожник России»



Заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Виктор Владимирович Тимофеев (слева) вручил начальнику отдела кадров ФКУ Упрдор Москва–Харьков **Валентине Николаевне Сапрыкиной** нагрудный знак «Почётный дорожник России»



Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Витальевич Новиков (слева) вручает Благодарность Министра транспорта Российской Федерации заместителю начальника ФКУ Упрдор Москва–Харьков **Любомиру Викторовичу Стоянову**





ФИЛИАЛ ФКУ УПРДОР МОСКВА-ХАРЬКОВ В Г. ВОРОНЕЖЕ

В соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 48 от 7 февраля 2018 года принято решение о реорганизации Федерального казённого учреждения «Управление автомобильной магистрали Москва-Харьков Федерального дорожного агентства» в форме присоединения к нему Федерального казённого учреждения «Федеральное управление автомобильных дорог «Черноземье» Федерального дорожного агентства». Так образовалось обособленное структурное подразделение – филиал ФКУ Упрдор Москва-Харьков в г. Воронеже.

С первого июля 2018 г. в оперативное управление ФКУ Упрдор Москва-Харьков переданы федеральные трассы в Липецкой и Воронежской областях, ранее находившиеся в ведении ФКУ «Черноземуправтдор».

Главной целью деятельности филиала является реализация на территории Воронежской и Липецкой областей государственной дорожной политики по вопросам обеспечения безопасного и бесперебойного движения транспортных средств по следующим автомобильным дорогам, общей протяжённостью 725 км:



Р-119 Орёл-Ливны-Елец-Липецк-Тамбов
А-133 подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г. Липецку
Р-193 Воронеж-Тамбов
А-134 подъездная дорога от автомобильной дороги М-4 «Дон» к г. Воронежу
Р-298 Курск-Воронеж – а/д Р-22 «Каспий»
Р-22 «Каспий» автомобильная дорога М-4 «Дон» – Тамбов-Волгоград-Астрахань (подъезд к г. Саратов)

В филиале работают 29 высококвалифицированных специалистов. Основная часть коллектива – это молодёжь, талантливая, перспективная, заинтересованная в получении лучших результатов.

Заместитель начальника Управления – директор филиала – Тарасов Александр Владимирович.





Тарасов Александр Владимирович

Заместитель начальника Управления – директор филиала ФКУ Упрдор Москва–Харьков в г. Воронеже

Возглавляет филиал ФКУ Упрдор Москва–Харьков с 29 октября 2019 г. Родился в семье дорожников Тарасовых Владимира Михайловича и Людмилы Ефимовны 28 мая 1978 г. в г. Каратау Казахской ССР. В Орёл приехал уже в 4-й класс, сначала в 16-ю школу, затем заканчивал 40-ю. С 6-го класса уже подрабатывал в летние каникулы у отца, тогда директора УПТК. Старший брат Дмитрий всегда казался примером, равнялся на него, нравились его целеустремлённость, упрямство. После окончания техникума, Александр, по совету отца устроился в Кромское ДРСУ-9, затем работал в Мценском СУ-831 в отделе ремонта автодорог. Настал черёд перейти в Управление автодороги «Москва–Харьков».

В эти годы А.В. Тарасов окончил Орловский аграрный университет (2006 г.) по специальности – «Промышленное и гражданское строительство», квалификация – инженер-строитель; ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации» (2020 г.) по специальности «Государственное и муниципальное управление», квалификация – магистр.

Пять лет он занимал должность инженера, затем был заместителем начальника отдела развития и ремонта дорог. В 2010 г. он становится начальником вышеуказанного отдела и в 2014 г. его назначают заместителем начальника Федерального казённого учреждения «Управление автомобильной магистрали Москва–Харьков Федерального дорожного агентства».

ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ



Александрова Ольга Сергеевна

Начальник производственно-технического отдела – заместитель директора филиала



Бурак Михаил Геннадьевич

Заместитель начальника отдела



Шубенкина Ирина Геннадьевна

Ведущий эксперт дорожного хозяйства



Мануковская Татьяна Сергеевна

Ведущий эксперт дорожного хозяйства

ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ



Котова Юлия Николаевна
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



Копеева Елена Геннадьевна
Ведущий эксперт дорожного хозяйства

ОТДЕЛ РАЗВИТИЯ И РЕМОНТА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ



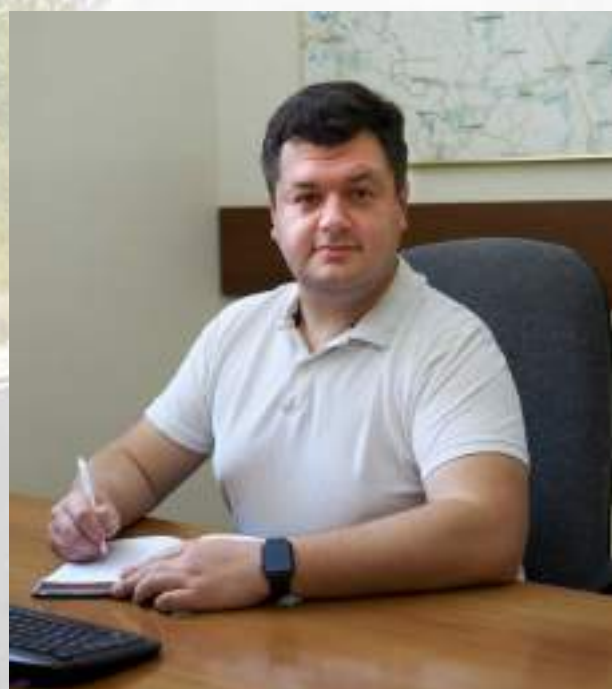
Погодин Алексей Евгеньевич
Заместитель начальника отдела



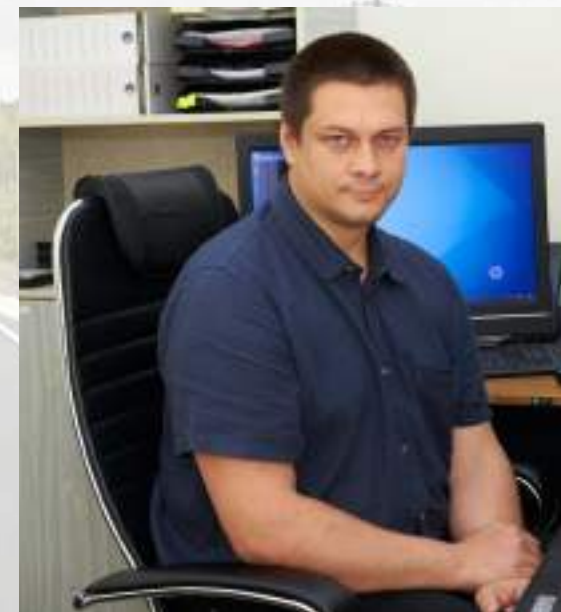
Киселёва Юлия Михайловна
Заместитель начальника отдела



Великанов Степан Анатольевич
Эксперт дорожного хозяйства



Чекудаев Олег Викторович
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



Гладнев Дмитрий Сергеевич
Программист-инженер по информационным технологиям



Терпугов Роман Владимирович
Юрисконсульт 1 категории



**ОТДЕЛ РАЗВИТИЯ И РЕМОНТА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ**

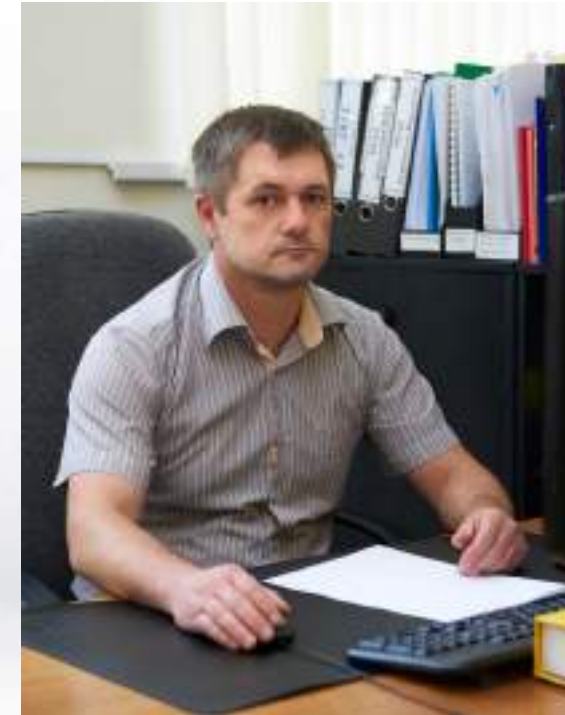
ОТДЕЛ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА



Баранина Мария Александровна
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



Тюменева Ольга Артуровна
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



Аристов Олег Дмитриевич
Начальник отдела



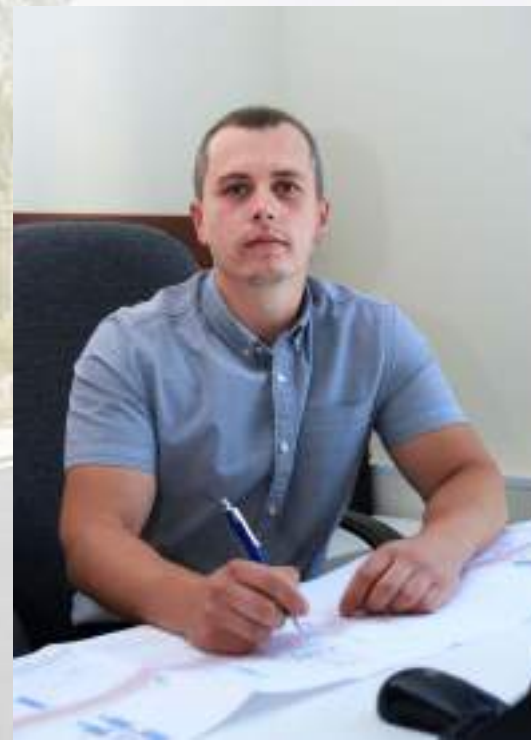
Жиляев Павел Анатольевич
Ведущий эксперт дорожного хозяйства

166

167



Тартышный Максим Павлович
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



Долгих Алексей Витальевич
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



**Котельников
Виталий Олегович**
Эксперт дорожного хозяйства



Силенок Дина Николаевна
Ведущий эксперт
дорожного хозяйства



**Щербакова
Татьяна Андреевна**
Ведущий эксперт
дорожного хозяйства

ОТДЕЛ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ



Окшин Алексей Иванович
Начальник отдела



Сурмина Анна Владимировна
Ведущий эксперт дорожного хозяйства



Мост через реку Курлак. Воронежская область

ВОДИТЕЛИ



Слева направо: Малахов Олег Николаевич, Лобецкий Виталий Михайлович,
Крутьев Александр Вадимович



Дорога Воронеж-Тамбов. Воронежская область



ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
УПРДОР МОСКВА-ХАРЬКОВ





172

ФИЛИАЛ ФКУ УПРДОР МОСКВА-ХАРЬКОВ В Г. КУРСКЕ

Филиал в г. Курске создан в связи с утверждением Приказом Федерального дорожного агентства от 25.02.2019 г. № 833 изменений в Устав Федерального казённого учреждения «Управление автомобильной магистрали Москва-Харьков Федерального дорожного агентства».

Филиал является обособленным структурным подразделением ФКУ Упрдор Москва-Харьков.

Местонахождение филиала ФКУ Упрдор Москва-Харьков: г. Курск ул. Станционная, д. 50 б.

Основной целью деятельности филиала является реализация на территории Курской и Белгородской областей государственной

дорожной политики по вопросам обеспечения безопасного и бесперебойного движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, общей протяжённостью порядка 935 км:

М-2 «Крым»

А-142 Тросна-Калиновка

Р-298 Курск-Воронеж – автомобильная дорога Р-22 «Каспий»

М-2 «Крым» Москва-Тула-Орёл-Курск-Белгород – граница с Украиной – Прохоровка – Губкин – Р-298 Курск-Воронеж – автомобильная дорога Р-22 «Каспий»

Р-298 Курск-Воронеж – автомобильная дорога Р-22 «Каспий» – Юго-Восточный обход города Курска

Р-298 Курск-Воронеж – автомобильная дорога Р-22 «Каспий» – Кшенский – М-4 «Дон»

Автомобильная дорога М-2 «Крым» Москва-Тула-Орёл-Курск-Белгород – граница с Украиной, соединительная дорога «Белгород-М-4 «Дон».

В филиале трудятся 16 высококвалифицированных специалистов.

Заместитель начальника управления – директор филиала – Байрамов Юрий Муслимович. Возглавля-

ет филиал Упрдор Москва-Харьков в г. Курске с апреля 2020 г.

Для наиболее эффективного решения производственных задач сформировано 2 отдела:

Производственный отдел возглавляет начальник отдела – заместитель директора Цыганов Михаил Николаевич.

Отдел развития и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений – заместитель начальника отдела Солдатенков Егор Владимирович.



Байрамов Юрий Муслимович

Заместитель начальника Управления – директор филиала ФКУ Упрдор Москва-Харьков в г. Курске

Родился 17.08.1976 г. в с. Верхний Мамон Верхнемамоновского района Воронежской области. В 1998 г. закончил Воронежский государственный аграрный университет, в 2000 г. Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации, а в 2017 г. Воронежский государственный технический университет. Имеет государственные и отраслевые награды:

173

Нагрудный знак «За отличие в службе ГИБДД» 2-й степени 2016 г.,
 Почётная Грамота Правительства Воронежской области 2017 г.,
 Нагрудный знак «За отличие в службе ГИБДД» 1-й степени 2018 г.,
 Благодарственное письмо Руководителя Федерального дорожного агентства 2021 г.

Работал в различных организациях Воронежской и Костромской областей, последние годы в дорожной отрасли Воронежской области, с апреля 2020 г. заместитель начальника – директор филиала ФКУ Упрдор Москва–Харьков в г. Курске.



ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ОТДЕЛ

слева направо: начальник отдела – заместитель директора Цыганов Михаил Николаевич, ведущий эксперт дорожного хозяйства Апонасенко Антон Александрович, Солдатенков Егор Владимирович, ведущий эксперт дорожного хозяйства Коротина Ольга Васильевна, ведущий эксперт дорожного хозяйства Соловьёв Валерий Михайлович, ведущий эксперт дорожного хозяйства Коноплев Денис Викторович, эксперт дорожного хозяйства Туренков Алексей Владимирович



ОТДЕЛ РАЗВИТИЯ И РЕМОНТА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ

слева направо: ведущий эксперт дорожного хозяйства Бойко Андрей Александрович, эксперт дорожного хозяйства Мишустина Оксана Александровна, ведущий эксперт дорожного хозяйства Воронцов Александр Михайлович, эксперт дорожного хозяйства Закурдаева Ольга Юрьевна, заместитель начальника отдела Солдатенков Егор Владимирович, эксперт дорожного хозяйства Катунина Ольга Алексеевна



ВОДИТЕЛИ ФИЛИАЛА ФКУ УПРДОР МОСКВА–ХАРЬКОВ В Г. КУРСКЕ

слева направо: Красников Вячеслав Васильевич, Дюканов Евгений Владимирович, Полников Алексей Николаевич



КИЛОМЕТРЫ СУДЬБЫ СЕРГЕЯ НЕДЯЛКОВА



Беседуют Максим Соколов, Андрей Клычков, Сергей Недялков

178 Про Сергея Недялкова можно сказать, что он вырос на этой дороге. Естественно, в профессиональном плане. Родом Сергей Любомирович из Семикаракорского района Ростовской области. Окончив Ростовский инженерно-строительный институт, распределился в Каменск-Шахтинский, в Управление строительства № 1 Министерства автомобильных дорог РСФСР. Кажется, работать будет недалеко от родных мест, где, как известно, и стены помогают. Но объекты одного из мощнейших в ту пору строительных трестов находились не только на автодороге «Дон», но и на дороге «Москва–Симферополь».

Сергей Любомирович работал сначала в должности мастера дорожно-строительного участка № 7 УС № 1, а потом в качестве главного инженера Дорожного ремонт-

но-строительного управления № 2 государственного предприятия «Автомобильная дорога Москва–Харьков» Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР.

В 1992 году было создано новое ДРСУ № 10, возглавить которое поручили Сергею Недялкову. Участок, переданный на содержание, включал часть магистрали, построенной при его участии, и потому новый руководитель мог только порадоваться качеству, которое сам же обеспечивал в этой работе.

Это были трудные годы с безраздельным господством неплатежей и бартера. И тем не менее в этих сложных условиях на предприятии Недялкова ни разу не было задержки заработной платы. В 1995 году, когда по Президентской программе вновь развернулись работы

на обходе Тулы, скромное предприятие с относительно небольшими объёмами работ сумело оснаститься асфальтобетонным заводом и начало снабжать военных строителей качественной асфальтобетонной смесью.

К сорока годам Сергей Любомирович стал одним из самых авторитетных руководителей ДРСУ на автомагистрали «Москва–Харьков». Вполне понятно, почему в 1999 году именно его назначили начальником Управления дороги.

«Я считаю, что коллектив – это прежде всего незаменимые специалисты, – говорит С.Л. Недялков. – Именно благодаря таким людям работа спланирована и идёт так, как нужно. Для меня существует понятие «незаменимый человек», потому что если потерять одного такого



Награждается Ольга Романченко

сотрудника, то можно лишиться ценного помощника, и найти замену ему будет сложно».

Отдавая должное профессионализму коллег, он старается не менять никого из опытных специ-



алистов, за исключением случаев повышения их по службе или ухода на пенсию. Недялков сумел нацелить их на работу в новых условиях, когда надо было неустанно доказывать и отстаивать необходимость развития автомагистрали на всех уровнях власти.

Сергей Любомирович Недялков является почётным работником транспорта России, почётным дорожником России, заслуженным строителем Российской Федерации, награждён медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Прошло 12 лет, как были напечатаны вышестоящие строки о Сергее Любомировиче, к ним только добавились тысячи новых дел и свершений на благо дорожной отрасли. К четырём областям, где обслуживались подведомственные дороги, добавились Воронежская и



Липецкая области, появились филиалы ФКУ Упрдор Москва–Харьков (нынешнее название дороги) в городах Воронеже и Курске. Километраж дорог на балансе Управления вырос с 1395,981 км до 2504,455 км! В ФКУ Упрдор Москва–Харьков, в этом старейшем Управлении, которому в 2023 году исполняется 85 лет, трудятся специалисты высокого уровня. Они не только прекрасно разбираются в своей сфере

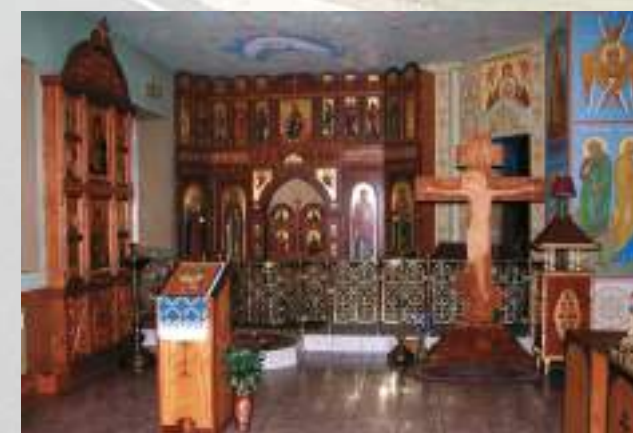
деятельности, но и стараются повысить уровень профессиональной компетентности.

За несколько лет значительно увеличилось число сотрудников Управления. Если ещё десятилетие назад штатная численность составляла чуть более 70 человек, то сейчас она возросла до 140 человек. Из них 45 работников трудятся в филиалах ФКУ Упрдор Москва–Харьков в Воронеже и Курске. И то, что целых 23 года коллектив возглавляет Недялков Сергей Любомирович, делает его просто Русским богатырём. Да, добавились правительственные награды, почётные звания, именные грамоты, тем не менее он все годы тесно с коллективом, будь то трудовые будни или стрессовые ситуации, а также спортивные мероприятия и конкурсы.



Можно было бы и закончить на этом весьма лаконичную характеристику теперь уже опытного руководителя, но хотелось бы отметить его высокодуховную черту, а именно человеколюбие. Оно проявляется не только в ежедневной заботе о каждом члене коллектива, но и в заботе о людях, живущих вокруг автодороги. Когда к нему, ещё начальнику ДРСУ-10, пришёл священник из села Велегож с просьбой помочь в восстановлении храма, Недялков не стал отделяться разовой подачкой, а взялся помогать со всей душой во всех вопросах возрождения из руин прекрасного исторического храма, подавая достойный пример многим руководителям в округе.

Так из руин возродился Богородице-Рождественский храм села



Настоятель Богородице-Рождественского храма отец Валентин

Велегож, построенный князем Иваном Трубецким в XVII веке.

И сегодня отец Валентин встречает Сергея Любомировича как близкого родственника, продолжающего заботиться о совершенствовании красоты и благолепия возрождённого православного храма.

Наконец, о книге «Москва-Харьков. Симфония российских дорог». Можно было подробно и пышно рассказать о коллективе Управления, а Недялков захотел увидеть в ней историю дороги, показать всех партнёров и подрядчиков, кто в любую погоду строит и содержит Её Величество Дорогу. И не случайно Союз писателей России наградил Почётной грамотой Сергея Любомировича за организацию выпуска данной книги.



Не успела книга «Москва-Харьков. Симфония Российских дорог» выйти в свет, как её повезли на весеннюю Московскую книжную ярмарку 2011 года. Надо сказать, что кроме стенда издательства «Вешние воды» под эгидой «Российская библиотечная Ассоциация», альбом демонстрировался ещё на огромном стенде «Федеральное агентство печати и массовых коммуникаций». Приятно было встречаться с читателями, знающих дорожную сферу и отмечающих единственную на выставке книгу о дорожниках.



11–16 мая 2011 г. в Турине (Италия) состоялась 24-я Международная книжная ярмарка, в которой Россия участвовала в качестве почётного гостя. Стенд издательства «Вешние воды» взяли на основной стенд Федерального агентства печати и массовых коммуникаций. Из региональных издательств России на ярмарке присутствовали только Орёл и Татарстан, остальные стенды заполнили издательства Москвы и Санкт-Петербурга.



Книга «Москва-Харьков. Симфония российских дорог» пользовалась повышенным спросом.

Очевидно, иностранным читателям небезынтересно было узнать про российские дороги. Во всяком случае, переводчикам пришлось немало потрудиться.



В 2012 году Генеральная дирекция Международных ярмарок пригласило издательство «Вешние воды» на выставку в Нью-Йорк, где Россия была почётным гостем с комплексом стендов «Читай Россию». Какой-то американец, увидев нашу книгу о дороге и дорожниках, с глубоким интересом стал листать и что-то спрашивать, наконец я был вынужден подарить ему альбом, блага был запасной.



Наступил непростой 2014-й год, и на Лондонской книжной ярмарке чуть почувствовалась прохладца в атмосфере общения. Тем не менее поток посетителей Российского стенда не ослабевал. И мы видим на фотографии известного писателя, публициста и критика Павла Басинского, который увидел книгу своего друга из Орла Владимира Ермакова «Птицы радости и печали».



А второе издание книги «Москва-Харьков. Симфония Российских дорог» хорошо видно среди книг «Вешних вод».



ОТРАДА ПЬВА ТОЛСТОГО

В ста километрах от Ясной Поляны, на границе Тульской и Орловской областей, родовое имение Толстых Никольское-Вяземское. Знатки литературы убеждены, что поместье Ростовых Отрадное в “Войне и мире” (“красивое имение с холмистой местностью, с лесом на берегу извилистой реки”) списано именно с Никольского-Вяземского.

История усадьбы восходит ко второй половине XVII века, с 1797 г. она принадлежала Пелагее Горчаковой – жене Ильи Андреевича Толстого, деда писателя. В 1847 г. Никольское досталось старшему брату Л.Н. Толстого Николаю, выйдя в отставку, он поселился в имении. Это был на редкость обаятельный человек, умный и тонкий собеседник, обладавший способностью притягивать к себе людей. Не случайно у него часто гостили Тургенев и Фет. После смерти брата в 1860 г. имение перешло ко Льву Николаевичу. В 1860–1870-е гг. писатель занимался здесь посадками леса, фруктовых садов, разводил породистый скот. В Никольском он работал над рассказами, повестью “Казачи”, романом “Война и мир”...



Усадьба, местная церковь и парк сильно пострадали в годы Великой Отечественной войны. Несколько десятилетий общественность была тревогу, призывала власть обратить внимание на судьбу этого достопримечательного места Центральной России. В 1980-е гг. Тульский машиностроительный завод, на балансе которого находился усадебный комплекс, провёл большую работу по воссозданию родового имения Толстых. В итоге возрождённое Никольское-Вяземское было передано яснополянскому музею-усадьбе. Ныне это самый крупный филиал Государственного мемориального и природного музея-усадьбы Л.Н. Толстого “Ясная Поляна”. В воссозданном доме в Никольском размещена музейная экспозиция, где целый ряд экспонатов – подлинные предметы, принадлежавшие семье Толстых.



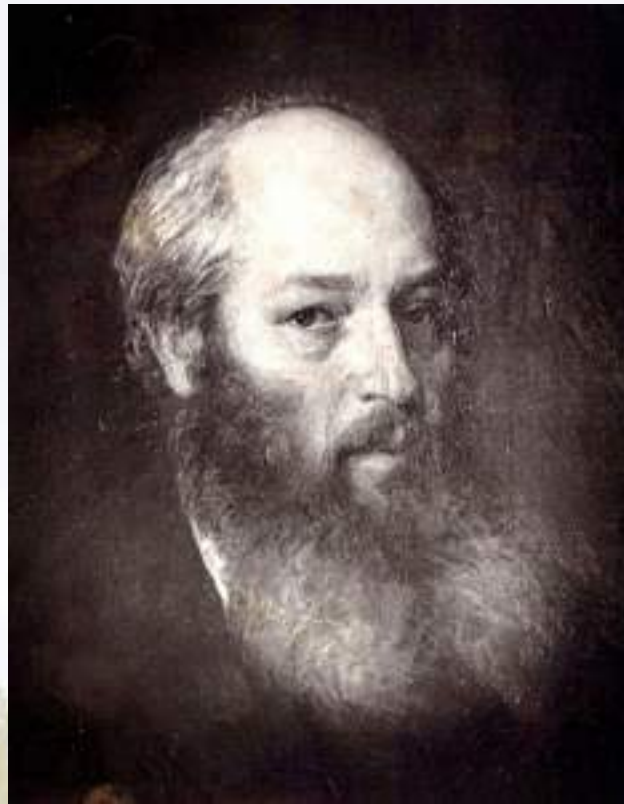
Министр транспорта РФ Виталий Геннадьевич Савельев (слева) вручил начальнику ФКУ Упрдор Москва–Харьков Сергею Любомировичу Недялкову медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени



Руководитель Федерального дорожного агентства (Росавтодор) Роман Витальевич Новиков (слева) и начальник ФКУ Упрдор Москва–Харьков Сергей Любомирович Недялков (ФКУ Упрдор Москва–Харьков заняло I место в номинации «Лучшая служба по обеспечению безопасности дорожного движения» среди функциональных подразделений (отделов) учреждений, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства за 2021 год)



ДОРОЖНЫЕ КАРТИНКИ



Помню, какое освежительно-радостное впечатление произвели на меня зеленеющие поля и деревья, когда я выехал за заставу пыльной и грохочущей Москвы на мягкую грунтовую дорогу (так как в то время даже Московско-Курского шоссе ещё не существовало). Но губительная медленность почтовой тройки была слишком тяжела для счастливого студента, перешедшего на следующий курс. Приходилось, во избежание скуки, во время пути предаваться всевозможным мечтам, а на станциях тщательному пересмотру лубочных картин, фельдмаршалов, топчущих под собою армии, и карандашных надписей по всем дверям и оконным притолкам.

Видно, та же тоска, которая вынуждала меня читать подобные надписи, вынуждала других писать их. Память сохранила мне одну из них, прочтённую на окне подольской гостиницы. Начало стихотворения я не помню; это было описание разнородных порывов, возникающих в душах путешественников; оно заключалось словами:

Так что некая проезжая девица
Не могла себя в том победить,
Не могла себя на месте усадить,
А бегала по коридору,
Аки перепелица.

А.А. Фет. Воспоминания





СЕРПУХОВ

Серпухов – на большой проезжей дороге. Из глубины веков до наших дней дожили памятники архитектуры, свидетельствующие о значимости города в период Куликовской битвы, Смутного времени и в последующие года.

Немало всякого народа проезжало и проходило через Серпухов с матушки Москвы на далёкий юг к привольным степям, где то и дело строились новые городки и при Фёдоре Иоанновиче, и при Борисе Годунове. Недаром у самого ямского двора в Серпухове целые ряды лавок, да и базар полон ими: находят торговцы хороший сбыт. И много новостей приходилось слышать серпуховичам.



В Смутную пору отряды самозванца Лжедмитрия попытались из Кром и Тулы продвинуться к Серпухову и далее на Москву. В распоряжении правительства оставалось несколько тысяч дворовых стрельцов – они подошли к Оке и заняли все переправы. 28 мая 1605 года стрельцы дали бой отрядам Лжедмитрия и отбили все их попытки перейти Оку.



По словам очевидцев, московские стрельцы, “пребывая верными до конца, сражались за Москву”.



В Великую Отечественную войну Серпухов вновь оказался на рубеже обороны Москвы, вспомнив о своём древнем предназначении. Пережили стены города и века, и многочисленных врагов, но собственно варварства пережить не смогли. В 1935-м стены Серпуховского кремля были разобраны на строительство Московского метрополитена, но так и не пригодились...





ПОЛЕНОВО

Музей-усадьба русского художника Василия Дмитриевича Поленова живописно расположена на берегу Оки. Кажется, всегда стояли тут симпатичные усадебные постройки, так органично вписаны они в окружающий пейзаж. Однако всей усадьбе немногим более 100 лет. В 1887 году В.Д. Поленов писал жене: “Мечтал я о домике на берегу Оки, об том, как мы его устроим, как мы там заживём, сделаем большую комнату, где будет музей, галерея и библиотека. Рядом будет столярная мастерская, адмиралтейство, рыболовство и терраса, а над этим будет моя живописная мастерская



и твой маленький кабинет, где ты будешь отдыхать... Чудесные мечты, может быть, и сбудутся...”

И действительно, через три года, в 1890 году, В.Д. Поленов приобрёл небольшое имение с ветхим одноэтажным домом. Недалеко от него, у впадения в Оку речки Скнижки, высился живописный песчаный холм “Борок”, где и построил художник новую усадьбу. Сюда перенёс он из соседнего села Бехово старый деревянный флигель, по собственному проекту возвёл вначале двухэтажный деревянный дом (1892), лодочный сарай, деревянную избушку для детских игр, а в 1904 году и отдельную мастерскую, названную “Аббатство”.



Весь ансамбль построек окружён парком или, скорее, бором (не случайно холм назывался “Борок”) – сосны, ели, лиственницы, берёзы. Прорублены просеки с прекрасными видами на Оку и её долину. Были тут и цветники, и фруктовый сад. В усадьбе всегда собиралось много гостей, устраивались домашние спектакли, литературные и музыкальные вечера. Днём занимались живописью, а вечером читали вслух и музицировали. В самом доме был организован музей, где в 1903 году прошла первая экскурсия.

В 1906 году В.Д. Поленов по своему проекту и на свои средства построил церковь в Бехове, а также выстроил школу. Уважение, которым В.Д. Поленов пользовался у окрестных жителей, позволили



усадьбе и её обитателям пережить лихие революционные годы. Много сил отдал художник этой любимейшей ему земле, здесь он умер и похоронен. И сейчас жизнь в Поленове не замерла. Расположившийся здесь музей является крупнейшим центром исследования творчества В.Д. Поленова, люди идут сюда и едут издалека, чтобы увидеть красоту, созданную по воле художника, почувствовать гармонию единения человека с природой.





ГОРОД-ГЕРОЙ ТУЛА



Тула впервые упоминается в Никоновской летописи под 1146 годом. На протяжении веков она служила надёжным щитом и арсеналом Русского государства. В 1552 году Тула выдержала осаду 30-тысячного крымского войска, пытавшегося помешать походу Ивана Грозного на Казань. В 1611–1612 гг. туляки участвовали в общенародной борьбе про-

тив польских интервентов, которая завершилась освобождением Москвы.

К середине XVII века, когда укрепленная граница Российского государства отодвинулась на юг, Тула из города-крепости постепенно превращается в торгово-промышленный центр. В начале XVIII века ремесленное производство оружия сменяется заводским.



По указу Петра I в 1712 году в Туле сооружается первый в стране государственный оружейный завод.

В Отечественную войну 1812 года Тула внесла значительный вклад в разгром наполеоновских войск. Он определялся не только поставкой оружия (в 1812–1814 гг. оружейники города поставили действующей армии 600 тысяч ружей),

но и активным участием в боевых действиях в составе регулярной армии и народного ополчения. Тульские ополченцы прошли с боями через всю Европу и в составе русской армии вступили в Париж. В XIX веке Тула прославилась своими самоварами, гармониками и, конечно, пряниками. Рабочие Тулы выступили на оборону родного





города осенью 1941 года, когда 2-я танковая армия Гудериана шла на Москву. В Туле было введено осадное положение, созданы три оборонительных рубежа, а внутри города – четыре мощных оборонительных сектора, на которых ежедневно работало до четырёх тысяч человек.

На улицах Тулы были сооружены многочисленные баррикады, врыты надолбы, в каменных зданиях сделаны бойницы для ведения огня.



29 октября гитлеровцам удалось прорваться к южной окраине Тулы, где их остановили героически сражавшиеся 156-й полк НКВД, 732-й зенитно-артиллерий-

ский полк ПВО и Тульский рабочий полк. Были отражены и последующие попытки фашистов войти в город. За полтора месяца осады рабочие Тулы, несмотря на эвакуацию большей части предприятий в восточные районы, отремонтировали 90 танков, 100 артиллерийских орудий, наладили выпуск автоматов, винтовок, миномётов. В начале декабря 1941 года немецко-фашистские войска предприняли последнюю попытку полностью окружить Тулу и овладеть городом. Город выстоял и сковал крупные силы противника, находясь почти в полном окружении...

7 декабря 1976 года Туле было присвоено звание “Город-герой”.

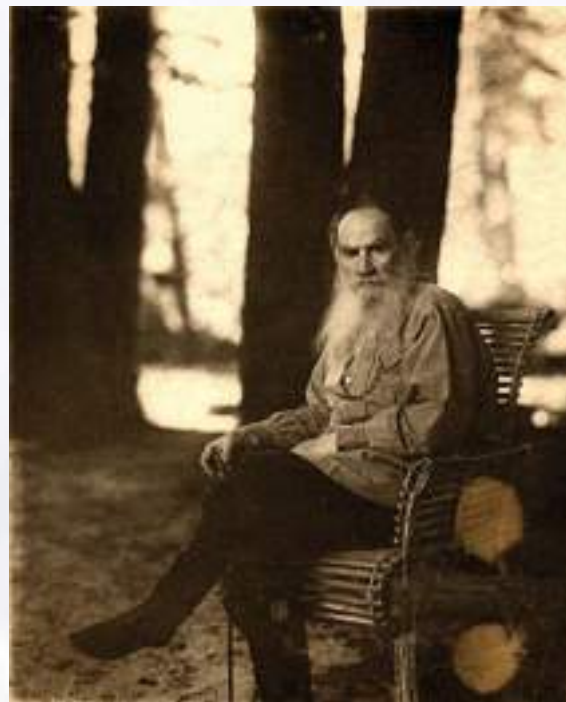




ЯСНАЯ ПОЛЯНА

Ясную Поляну, родину Льва Толстого, знают и любят миллионы людей на всём земном шаре. Давно уже вошли в сердце и память белые башни у входа в усадьбу, широкая аллея, ведущая мимо пруда со склонёнными над ним рядами к светлому дому с резной деревянной террасой, фруктовые сады, могучие кряжистые дубы, белая берёзовая роща, еловая посадка с любимой скамьёй писателя. Старый заказ, где расположена могила Толстого, извилистая река Воронка, по берегам которой раскинулся Калинов луг. Многие произведения Толстого были созданы именно здесь – повсюду виден отпечаток его могучей личности.

Но жизнь и деятельность великого писателя в Тульском крае не ограничиваются Ясной Поляной, многие места древней тульской



земли хранят память о нём. Сюда он приезжал или приходил по самым различным надобностям: навестить близкого человека, помочь голодающим крестьянам, хлопотать об открытии новой школы в деревне, по общественным обязанностям в пору службы в качестве мирового посредника или присяжного заседателя, во время пешеходных путешествий в Оптину пустынь или из Москвы в Ясную Поляну, на прогулку по старому Киевскому шоссе, пересекавшему Тульскую губернию и проходившему вблизи Ясной Поляны.





ДВОРЕЦ ДЛЯ ЛЮБИМОЙ



Старинное торговое село Сергиевское (так до середины 1920-х годов назывался город Плавск Тульской губернии) основано на рубеже XVII и XVIII веков. Издавна оно славилось своей многолюдной ярмаркой. Владельцами здешних земель были князья Гагарины. Проезжавший по шоссе путешественник лет сто назад непременно обратил бы внимание прежде всего на княжеский дворец и парк. А ещё был в усадьбе Гагариных громаднейших размеров каретный двор при въезде.



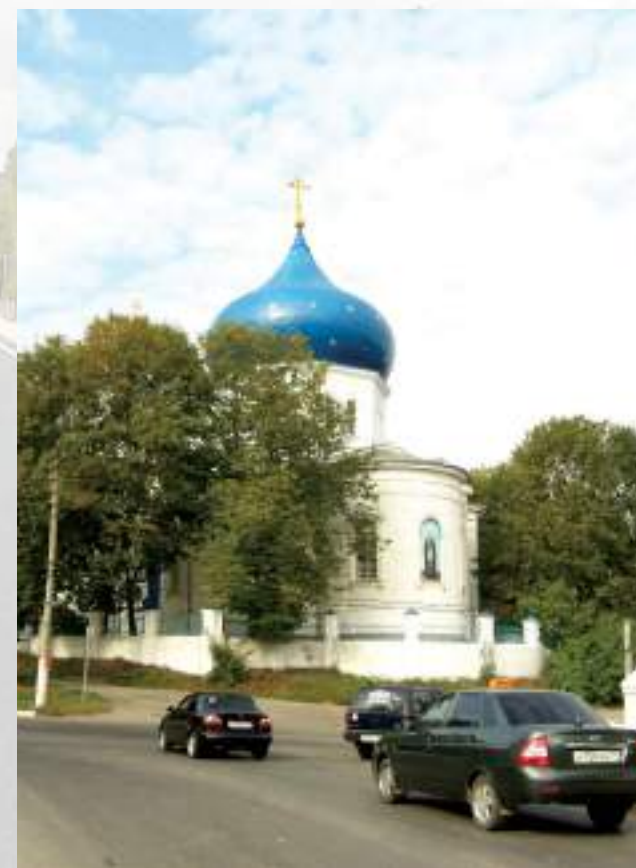
С. Сергиевское.



Территорию окружала двухметровая ограда из “дикого” белого камня.



Прелюбопытная романтическая история связана с домом Сазонова. Купец Сазонов, торгуя во Франции зерном, познакомился с девушкой, по происхождению русской певицей. Пригласил её с собой, предложив руку и сердце, но та поставила условие: “Постройшь в своей дерев-



не дворец, подобный тому, что у моего отца за городом, – поеду”.

Недолго думая, молодой человек снял копию с дома своего будущего тестя и выстроил в селе Сергиевском подобный. Условие было выполнено, и пришлось француженке поселиться в деревне в центре Тульской губернии. В советский период некоторое время в доме Сазонова располагался Плавский районный Дом культуры. В народе его называют “Дворец для любимой”.





КУЛИКОВО ПОЛЕ

Примечательно, что дорога «Москва–Харьков» проходит через удивительные исторические места России. На территории Тульской и Белгородской областей находятся два из трёх известнейших во всем мире ратных поля – Куликово и Прохоровское. Напомним читателю о первом ратном поле России.

Перед выступлением из Москвы в 1380 г. великий князь Дмитрий Иванович отправился в Троицкий монастырь, недавно основанный преподобным Сергием Радонежским, он благословил Дмитрия на войну, обещая победу, хотя с сильным кровопролитием, и отпустил с ним в поход двух иноков – Александра Пересвета и Андрея Ослябю, которые отличались своим муже-



ством. Оставив жену и детей при воеводе Фёдоре Андреевиче, Дмитрий выехал в Коломну, куда собралась огромная рать, какой прежде не видали на Руси, – более 100 000 человек! 20 августа великий князь выступил из Коломны и, пройдя границы своего княжества, стал на

Оке, осведомляясь о неприятельских движениях. Здесь соединился с ним его двоюродный брат Владимир Андреевич Серпуховский. Утром 8 сентября русские полки строились уже за Доном. В двенадцатом часу дня начали показываться татары: они спускались с холма на широкое Куликово поле; русские также сошли с холма, и сторожевые полки начали битву, какой ещё никогда прежде не бывало на Руси. Существует легенда, что сражение началось с поединка двух воинов богатырей. Из вражеских рядов выехал на могучем коне телохранитель Мамай – Челубей. Его вызов принял богатырь Пересвет. С копьями наперевес мчались всадники друг на друга, оба воина на смерть поразили друг друга. И тут же русские и ордынские полки сошлись в кровавой схватке. Стрелы



падали дождём, копьё ломались, как солома, молниями сверкали на солнце мечи. Говорят, что кровь лилась, как вода, на пространстве десяти вёрст, лошади не могли ступать по трупам, ратники гибли под конскими копытами, задыхались





от тесноты. Основной удар татары направили на русский полк левой руки, он не удержался, оторвался от большого полка и побежал к Непрядве, татары преследовали его, возникла угроза тылу русского большого полка. Владимир Андреевич, командовавший засадным полком, предлагал нанести удар раньше, но воевода Боброк удерживал его, а когда татары прорвались к реке и подставили засадному полку тыл, приказал вступить в бой. Удар конницы из засады с тыла на основные силы монголов стал решающим. Монгольская конница была загнана в реку и там перебита. Одновременно перешли в наступление полки Андрея и Дмитрия Ольгердовичей. Татары смешались и обратились в бегство. Ход боя переломился. Мамай, наблюдавший издали за ходом сражения и увидев поражение, бежал с малыми силами, как только



засадный полк русских вступил в бой. Засадный полк преследовал татар до реки Красивая Меча 50 вёрст, “избив” их “бесчисленное множество”. Вернувшись из погони, Владимир Андреевич стал собирать войско. Сам великий князь был контужен и сбит с коня, но смог добраться до леса, где и был найден после битвы под срубленной берёзой в бессознательном состоянии.

поле, у с. Монастырщина, день 500-летней годовщины битвы.

На сегодняшний день широко известен Государственный музей-заповедник “Куликово поле”. Святая земля Куликова поля, сохранившая в людях своих особый православный и боевой дух, стала местом сосредоточения духовной энергии россиян.

Со славой возвращались русские полки с Куликова поля. В погожий осенний день князь Дмитрий, которого с тех пор прозвали Донским, с войском торжественно, под колокольный звон вступал в Москву. Долгожданную победу праздновали громко и широко.

В 1852 году на том месте, которое считалось Куликовым полем, по инициативе первого исследователя великой битвы оберпрокурора Священного Синода С.Д. Нечаева был поставлен и торжественно открыт памятник-колонна, изготовленный на заводе Ч. Берда по проекту А.П. Брюллова. В 1880 г. торжественно отпразднован на самом





ЗЕМЛЯ ТУРГЕНЕВА



Яркой жемчужиной на дороге Москва–Харьков является усадьба великого русского писателя Ивана Сергеевича Тургенева. Сотрудничество Росавтодора с администрацией Орловской области позволило в 80-х годах XX века построить семикилометровый подъезд с мостом и путепроводом к дому-усадьбе. Тысячи и тысячи туристов, учёных, литературоведов и писателей теперь приезжают в родовое имение И.С. Тургенева полюбоваться природой и восстановленной усадьбой.

Земля “Записок охотника”, тургеневская земля – не одно только Спасское-Лутовиново. Это и огромное пространство вокруг: леса, поля, деревни, которые писатель обошёл не раз за многие годы своих охотничьих скитаний. Названия этих мест сохранились на страницах тургеневских произведений.

“Поля, всё поля тянулись вплоть до самого небосклона, то слегка вздымаясь, то опускаясь снова; кое-где виднелись небольшие леса, и, усеянные редким и низким кустарником, вились овраги... Попадались и речки с обрытыми берегами, и крошечные пруды с худыми плотинами, и деревеньки с низкими избёнками под тёмными, часто до половины размётанными крышами, и покривившиеся молотильные сарайчики с плетёными из хвороста стенами и зевающими воротницами



206



207





возле опустелых гумен... Как нарочно, мужички встречались все обтерханные, на плохих клячонках; как нищие в лохмотьях стояли придорожные ракиты с ободранной корой и обломанными ветвями; исхудалые, шершавые, словно обглоданные, коровы жадно щипали траву по канавам... Но... весна брала своё. Всё кругом золотисто зеленело, всё широко и мягко волновалось и лоснилось под тихим дыханием тёплого ветерка, всё – деревья, кусты и травы; повсюду нескончаемыми звонкими струйками заливались жаворонки;



чибисы то кричали, вясь над низменными лугами, то молча перебежали по кочкам; красиво чернея в нежной зелени ещё низких яровых хлебов, гуляли грачи».

И.С. Тургенев. «Отцы и дети»



БОЛХОВ

Автомобильная дорога Калуга–Перемышль–Белёв–Орёл имеет на своей трассе удивительную жемчужину – старинный город Болхов. Официально на десять лет старше Орла, город имеет яркую историю, до сих пор сохранил индивидуальность и духовно-архитектурную красоту.

В 1565 году воеводы Ивана Грозного Иван Золотой и Василий Кашин под Болховом показали силу русского оружия и отбили полчища Девлет-Гирея, когда пали крепости Мценск, Одоев, Новосиль, Белёв. Достоинно сражались болховитяне с войсками Лжедмитрия. Царица Мария Ильнична Милославская ещё более прославила родной город, а Пётр I благословил кожевенное производство, обогатившее болховских купцов и усилившее архитектурное строительство.

Болховская земля радовала и вдохновляла творчество Василия Жуковского, Николая Карамзина, Александра Плещеева, Алексея Апухтина, Афанасия Фета, Ивана Тургенева, Александра Куприна и других.

Генерал В.Н. Лавров ценной жизни умножил победы русских армий на Балканах. Священники отец Макарий и Георгий Коссов вселяли веру в спасительное исцеление тысячам паломникам православной Руси.

Сегодня Болхов возрождается, всё больше туристов и путешественников восхищаются его красотой.

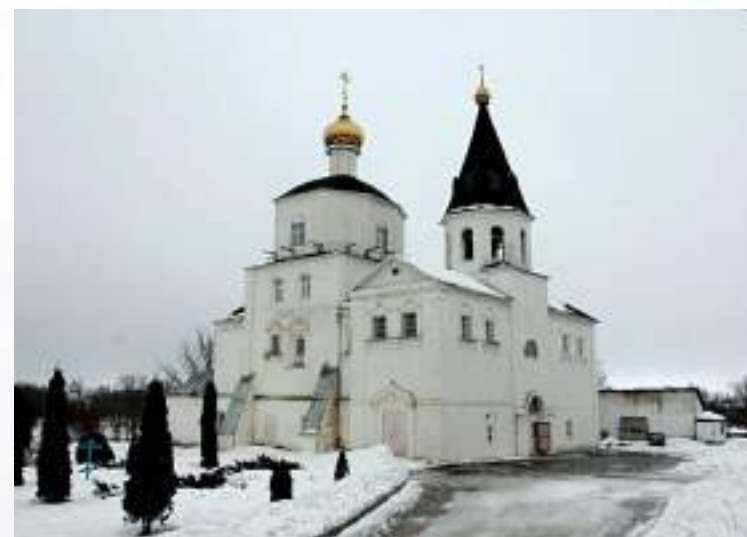




МЦЕНСК

Священник Иерофей писал о Мценске в XIX веке:

“Там открываются виды прекрасные. Почти отвесная крутизна высокого каменного берега реки Зуши, стремящейся под горою, приводит душу в трепет. Здесь человек не чувствует под собою земли, стоя как бы на облаках и простирая взор свой на расстилающийся по ту сторону реки новый город Мценск, который с пятью своими церквями и лучшими своими зданиями рисуется превосходно живою картиною”.



А вот свидетельство английского журналиста Александра Верта, 1943 год: “Вдали, на холме, под голубым летним небом виднелись руины церквей, остатки домов и одинокие печные трубы... Руины на холме были развалинами Мценска. Две старухи и четыре кошки – вот все живые существа, которых советские солдаты нашли там, когда немцы отошли 20 июля. Прежде

чем уйти, фашисты взорвали и сожгли всё – церкви и здания, крестьянские избы и всё остальное. В середине прошлого века в этом городе жила “леди Макбет” Лескова и Шостаковича.

Как-то не укладывается в голове, что эта драма страстей и крови развёртывалась в городе, где теперь стоял запах крови, пролитой по совсем иным причинам”.

210



211





Удачное место положение – на пути из столицы в южные районы страны – во многом определило направленность экономического развития города.

В XVI веке Мценск становится одним из торгово-ремесленных центров Верхнеокского бассейна. С его пристани по Зуше, затем по Оке сплавляли на север хлеб, пеньку, масло.

Мценский край связан с именами многих выдающихся людей, ставших гордостью России: писателем И.С. Тургеневым, литературоведами Л.И. Новиковым и А.И. Кирпичниковым, поэтом А.А. Фетом, композитором В.С. Калинниковым, математиком А.П. Киселевым, скульптором Б.И. Орловским, профессором И.И. Жигалкиным, экономистом Н.А. Вознесенским.



ПОСЛЕДНИЙ ПРИЮТ ПОЭТА

Афанасий Фет умер 21 ноября (3 декабря по н.ст.) 1892 г. в Москве. Согласно медицинскому заключению, причиной смерти была “грудная болезнь, осложнённая бронхитом”.

Через три дня после кончины поэта прошел обряд отпевания в университетской церкви. Гроб с телом Фета отвезли в село Клейменово Мценского уезда Орловской губернии, в родовое имение Шеншиных. Там поэта и похоронили в усыпальнице под храмом Покрова Пресвятой Богородицы.

В то время храм был совсем новым: он строился на средства прихожан и был освящён 30 сентября 1890 г. Церковь существовала на этом месте с древних времён.





Скородное (позднее – Клеймёново, Покровское) упоминается в переписной книге Орловского уезда 1594–1595 гг. В 1749 г. Пётр Афанасьевич Шеншин на сельском кладбище построил однопрестольную каменную церковь во имя Покрова Пресвятой Богородицы (не сохранилась). Здесь же на кладбище были похоронены двоюродный дед Афанасия Фета Василий Петрович Шеншин, а также его отец Афанасий Неофитович Шеншин и его мать Елизавета Петровна Шеншина (урождённая Шарлотта Фет).

В 1894 г. здесь же похоронили его жену Марию Петровну (урождённую Боткину). Храм в советское время неоднократно закрывался, ветшал. Его возродили в начале 1990-х годов. Но ещё раньше в Клеймёнове появилась традиция проводить Фетовские праздники.



Вот уже 35 лет в конце весны в этом селе проводятся Фетовские поэтические праздники, куда съезжаются любители его поэзии со всей России. Эти незабываемо красивые места были для Фета источником вдохновения. В Клеймёнове, в церкви Покрова Божьей Матери, Афанасий Фет нашёл своё последнее пристанище. Надгробная надпись гласит: “Здесь погребён поэт Фет-Шеншин Афанасий Афанасьевич. Родился 1820. Скончался 1892”.





ОРЁЛ

Поскольку Управление автомагистрали находится в старинном городе Орле, познакомимся кратко с нашим замечательным городом.

Город Орёл – административный центр Орловской обл. в 382 км к ю.-в. от Москвы.

Расположен на Среднерусской возвышенности на р. Оке, на пересечении ж. д. Тула–Курск, Брянск–Елец. Основан в 1566 г. Численность населения на 1 июля 2023 г. составляет 308 838 человек. Орган законодательной власти – городской Совет народных депутатов, избираемый сроком на 4 года. Орган исполнительной власти – администрация города, возглавляемая мэром, избираемым сроком на 4 года. Основан Иваном Грозным как крепость на южном рубеже Московского государства, которая в 1611 г. была разрушена польско-литовскими



отрядами, а в 1635–1636 гг. вновь восстановлена. В середине XVII в. Орёл был центром хлебного рынка, обеспечивавшего Москву зерном и мукой. В 1697 г. По указу Петра I в Орле была открыта парусиновая фабрика. С 1708 г. Орёл – в составе Киевской губернии, с 1719 г. – центр Орловской провинции, с 1727 г. – в составе Белгородской губернии, с 1778 г. – центр Орловского наместничества (позднее – губернии).

В годы Отечественной войны 1812 г. Орёл – одна из тыловых баз русской армии. В середине XVIII–XIX вв. Орёл представлял собой

дворянско-купеческий город с небольшими кустарными предприятиями по обработке сельскохозяйственного сырья, крупный центр хлебопечения. В 1834 г. в Орле начал действовать з-д по отливке колоколов, а в 1854 г. – чугуноплавильный завод.

После строительства ж.д. (1868–1871 гг.) в Орле открылись заводы: алебастровый, металлических изделий, мыловаренный, пенькотрепальный, а также красильные мастерские. К концу XIX в. действовали 150 фабрик и заводов, ведущими из которых были пенькотрепальный и пенькопрядильный, а также мыловаренные и свечно-восковой з-ды, кондитерские ф-ки, маслобойня. С 1928 г. Орёл – в составе Центрально-Черноземной обл., с 1934 г. – Курской обл., с 1937 г. – центр Орловской обл. К 1940 г. в Орле действовали 37 крупных промышленных предприятий, выпускающих текстильные и сельскохозяйственные машины (з-д имени Медведева, “Главпищемаш”, мо-



тороремонтный), одежду и обувь (ф-ки швейная, трикотажная, обувная). Во время Великой Отечественной войны в 1941–1943 гг. Орёл был оккупирован немецко-фашистскими войсками и освобождён после битвы на Курской дуге. В честь освобождения Орла и Белгорода в Москве был дан первый в годы Великой Отечественной войны салют. В послевоенные годы в Орле





появились предприятия приборостроения и электроники, часовой з-д «Янтарь», сталепрокатный з-д.

Достопримечательности: церкви – Богоявленская, Иверская, Михаило-Архангельская, Троице-Васильевская, Смоленская, Ахтырская, парк «Парк Победы», «Дворянское гнездо». Государственный

мемориальный и природный музей-заповедник И.С. Тургенева «Спасское-Лутовиново». В Орле родились и жили герой Отечественной войны 1812 г. генерал А.П. Ермолов, историк Т.Н. Грановский, полярный исследователь В.А. Русанов, писатели И.С. Тургенев, Н.С. Лесков, А.А. Фет,



И.А. Бунин, Л.Н. Андреев, Д.И. Писарев, А.Н. Апухтин, П.И. Якушкин. В Орле учился П.А. Столыпин.

Современный Орёл – крупный промышленный центр. Среди основных промышленных предприятий города:

Завод «Орёлтекмаш, АО «Протон», Орловский филиал «Север-

сталь.Метиз», ООО «Керама Марацци», «Научприбор», ООО «Прохим», «Санofi-Восток», «Фригогласс» и др.

Учебные заведения: государственный университет – учебно-научно-производственный комплекс, Орловский государственный университет, Орловский государ-





ственный аграрный университет, Орловский юридический институт МВД РФ, Академия федеральной службы охраны РФ, Орловский государственный институт искусств и культуры, Орловский государственный институт экономики и торговли, РАНХиГС при Президенте РФ,

Орловский филиал Всероссийского заочного финансово-экономического института.

Учреждения культуры: государственный литературный музей И.С. Тургенева, музей писателей-орловцев, музей Н.С. Лескова, музей И.А. Бунина, Дом Т.Н. Грановского, Дом-музей В.А. Русанова, Дом Леонида Андреева, Дом литераторов, музей изобразительных искусств, музей-диорама “Орловская наступательная операция 1943 года”. Театры: государственный академический имени И.С. Тургенева, театр “Свободное пространство”, театр “Русский стиль”, театр кукол. Издаются газеты “Орловская правда”, «Орловская городская газета», «Орловская среда» и др.



ВЯЖИ – НАЧАЛО СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ОПЕРАЦИИ «КУТУЗОВ»

Фашисты оккупировали орловское село Вяжи в ноябре 1941 г. На Вяжевском плацдарме они находились 540 дней, неустанно укрепляя свою оборону. Эта точка имела особое значение, ведь Вяжи – самое острие выступа, расположены на высоте, прикрыты водными преградами: реками Зушей и Паниковец, высотами Измайловской и Ивановской.

Здесь немцы разместили сильно укрепленный опорный пункт “конюшня”. Стены конюшни метровые, из камня на прочном растворе. Внутри – блиндаж под семью накатами, много пулемётов. По всей территории были установлены бронеколпаки, доты, дзоты из стальных балок и брёвен, между ними прорыты ходы сообщения, стрелковые ячейки. Всё это укрепление обнесено несколькими рядами колючей проволоки. Нейтральная зона заминирована.



Советские части несколько раз пытались прорвать здесь оборону, но каждый раз атаки заканчивались неудачей. В излучине Зуши имелся небольшой плацдарм: на нем мог разместиться только один полк. С него и решили начать прорыв обороны противника. Эта задача была возложена на 2-й батальон 1262-го стрелкового полка 380-й стрелковой дивизии под ко-





мандованием П.Б. Мохначёва. В 380-й дивизии он служил с момента её формирования, отличился во многих боях, награждён орденом Красного Знамени.

Лобовую атаку капитан П.Б. Мохначёв считал бессмысленной. Приступили к тщательной подготовке операции. В нашем тылу нашли подобную излучину реки, симитировали вражескую оборону и троекратно с форсированием реки «наступали» за огненным валом артиллерии...

В ночь с 10 на 11 июля 1943 г. была назначена разведка боем. В эту и следующую ночь сапёры проделали 54 прохода в минных полях, обезвредив 2346 мин. Внимание противника отвлекали самолёты У-2, которые методически сбрасывали связки гранат и мелкие авиабомбы на окопы немцев.

Во время последовавшей утром разведки боем фашисты яростно сопротивлялись, вели ураганный огонь. Начался затяжной бой, продолжавшийся до ночи. 12 июля около 4 часов утра заго-

ворили советские пушки. В воздух поднялись краснозвёздные самолёты. Завязались воздушные бои. Части 3-й армии под командованием генерала А.В. Горбатова и 63-й армии под командованием В.Я. Колпакчи после сокрушительной артиллерийской и воздушной обработки переднего края врага прорвали его оборону. Хотя красноармейские полки в бою под Вяжами потеряли около двух тысяч бойцов и командиров, удалось продвинуться вперёд на 4–5 километров, немцы были выбиты и с соседних высот. Так 12 июля 1943 г. началась Орловская наступательная операция, носившая кодовое наименование «Кутузов».

Жестокое сражение в районе Вяжей стало основой для создания в Орле диорамы народного художника СССР А.И. Курнакова. А в 60-ю годовщину начала битвы на реке Зуше состоялось открытие мемориального комплекса «Вяжи». В торжественном митинге приняли участие Губернатор Орлов-



ской области Егор Строев и Сергей Гриневецкий, председатель областной государственной администрации Одесской области – глава делегации, прибывшей на Орловщину для участия в праздничных мероприятиях. В митинге участвовали председатель



областного Совета народных депутатов Николай Володин, главный федеральный инспектор в Орловской области Анатолий Мерцалов, ветераны Великой Отечественной войны, участники битвы на Орловско-Курской дуге.





НОВОСИЛЬ

Летописи впервые упоминают о Новосиле под 1155 годом. Когда-то он был столицей обширного Новосильского княжества. По прошествии столетий городок растерял свои мощь и величие. Как писал один из местных жителей, “одним только город мог похвастаться перед другими уездными городами Тульской губернии – это своим прошлым, давнишнею своею историческою известностью, своим особенным значением в истории”.

Ныне Новосиль – типичный небольшой районный центр Среднерусской полосы. В городе есть краеведческий музей, сохранилось, увы, немного старинных зданий (время и войны не пощадили вековые дома). Город лежит в окружении исторических сёл, где прошло детство выдающихся сыновей России.



К примеру, в сельце Грунец подолгу жил в юные годы литературный и общественный деятель Дмитрий Писарев, в селе Панькове родился живописец Григорий Мясоедов, в селе Малинове –

певец Владимир Нечаев, а село Киселёво – родина Сергея Тюленина, одного из руководителей подпольной организации “Молодая гвардия” в Краснодаре, Героя Советского Союза.





Этот небольшой город Орловской области стал известен всему миру благодаря своему знаменитому уроженцу – неподражаемому и искромётному Вячеславу Полунину. Будущий виртуоз клоунады родился в Новосиле в июне 1950 года, окончил здесь среднюю школу и уже в подростковом возрасте немало удивлял местных обывателей своей непосредственностью и чувством юмора.

Вячеслав Полунин – обладатель множества уникальных наград: в Англии награждён премией Лоуренса Оливье за лучший спектакль года, в Ливерпуле и Дублине получил премии за лучшее шоу сезона, в Барселоне – премию за клоунаду. К тому же он удостоен звания почётного жителя Лондона.



Вячеслав Полунин: «Когда мне было лет 10 или чуть меньше, я увидел чаплинский фильм “Малыш” по телевизору. Было очень поздно, и мама выключила телевизор на середине фильма и отправила меня спать. Я проплакал в подушку до утра. Потому что этот человек, фантастический и трогательный, так запал мне в душу... С тех пор так это всё и продолжается. Через неделю я себе уже сделал башмаки огромные, тросточку согнул и бегал так по школе. На новогоднем представлении я был в чаплинских усах. Наверное, это и была моя первая встреча с клоунадой...»

Чем больше я вношу в этот мир положительного, тем меньше остается места для отрицательного. Я не революционер, я не могу бороться со злом с мечом в руках.

Я могу только радостью своей, творчеством своим сделать людей самими собой. Потому что в большинстве людей, даже в самых экстремистах, есть человеческое начало. Пробудить его – это значит отодвинуть то, что у него в руках сейчас находится. Для меня это мой способ жизни, не единственный, их полно, всяких способов, но это мой».

Наверное, со временем в Новосиле поставят памятник необыкновенному земляку и гражданину мира. Выбрать место для такого памятника будет не сложно – город расположен на



высокой горе правого берега реки Зуши, на крутой её излучине, среди высоких холмов. Уже на подъезде со стороны Орла издали видны городские силуэты.





СУДБИЩЕНСКОЕ СРАЖЕНИЕ

Уже почти полтысячи лет минуло с тех дней, когда произошли эти драматические события, но память о них жива. Есть на востоке Орловской области место, где потомки расскажут вам об одном из великих сражений в истории средневековой Руси.

Судбищи – так называется селение, где летом 1555 г. грянула битва между отрядом под командованием воеводы И.В. Шереметева (9 тысяч человек) и войском под командованием крымского хана Девлет-Гирея (60 тысяч). В июне 1555 г. Иван Грозный решил предпринять первые наступательные действия против Крымского ханства и послал к Перекопу отряд Шереметева (13 тысяч человек). Но по пути Шереметев узнал о движении к Туле по Муравскому



шляху войска крымского хана. Дав знать об этом царю, воевода повернул обратно и двинулся вдогонку за противником.



Хан испугался и, не вступая в сражение, быстро пошёл на юг, бросив весь обоз: 60 тысяч коней, 400 арабских скакунов, 180 верблюдов и большое количество разного добра. Шереметев всё это отправил в Мценск и Рязань под защиту их укреплений. С трофеями ушли несколько тысяч ратников.

Встреча с войском хана произошла у Судбищ. Несмотря на численное превосходство крымцев, Шереметев вступил с ними в бой, который длился от полудня до ночи. Русские сумели опрокинуть ханский авангард и захватили знамя. Ночью Шереметев послал гонцов к части своего отряда, который находился при крымском обозе. Но от него пришло немного воинов, поскольку остальные разошлись по городам с захваченной добычей. Тем временем Девлет-Гирей узнал от пленных, что перед ним всего лишь небольшое войско. Тогда наутро хан возобновил сражение. Он лично восемь часов подряд ходил в атаку, но горстка русских стрельцов и пушкарей всякий раз метким огнём отбивала татарскую конницу и турецких янычар. Русские даже потеснили крымцев, но во время схватки Шереметев получил тяжёлое ранение. Силы русских в неравной схватке слабели, а татары всё время вводили в бой свежие силы. В этот критический момент командование приняли воеводы А.Д. Басманов и С. Сидоров. Они сумели собрать остатки разбитых сил и засели с ними в овраге. Хан, вне себя от гнева, ещё трижды атаковал горстку русских ратников, потерял ещё несколько своих мурз-воевод, но не смог одолеть смельчаков. Ночью Девлет-Гирей, узнав о при-



лижении к Туле царского войска, начал общий отход.

Судбищенская битва стала этапным событием в истории русско-крымских войн. Обычно занимавшие оборонительную позицию русские войска вышли в степь и дали бой крымской коннице за пределами своих рубежей. С этих славных дней началось первое контрнаступление Москвы против Крымского ханства.



ЛИВНЫ

«**Р**одина есть священная тайна каждого человека, так же как и его рождение. Теми же таинственными и неисследимыми связями, которыми соединяется он чрез лоно матери со своими предками и прикрепляется ко всему человеческому древу, он связан чрез родину и с матерью-землей и со всем Божиим творением... Чем я становлюсь старше, тем более расширяется и углубляется мой жизненный опыт, тем яснее становится для меня значение родины. Там я не только родился, но и зародился в зерне, в самом своём существе, так что вся дальнейшая моя такая ломаная и сложная жизнь есть только ряд побегов на этом корне. Всё, всё моё – оттуда».

Так писал о своей родине – городе Ливны – выдающийся рус-

ский философ о. Сергей Булгаков. В Ливнах он родился и окончил здесь духовное училище. В Ливенском духовном училище учились также Егор Говоров (будущий известный деятель Православной церкви свяtitель Феофан Затворник), авиа-конструктор Николай Поликарпов.

Вообще Ливны – родина многих и многих выдающихся людей. Здесь родились ректор МГУ академик Рэм Хохлов, детский врач Леонид Рошаль, Ливенский уезд – родина государственного деятеля конца XVIII – начала XIX века Фёдора Ростопчина, философа, автора книги «Россия и Европа» Николая Данилевского, знаменитого шахтёра Алексея Стаханова...

А начиналось всё с того, что в 1571 г. на крутом мысу при слиянии рек Сосны и Ливенки возникла



«сторожа» Усть-Ливны, а в 1586 г. по указу Бориса Годунова была поставлена крепость, рядом с которой начали складываться посад, расти слободы: Стрелецкая, Пушкарская,

Ямская, Казачья. Ливенская крепость входила в засечную черту, её воины сопровождали русских послов на пути в Крым для переговоров.



С. Булгаков



Феофан (Е. Говоров)



Н. Данилевский



Ф. Ростопчин



А. Стаханов



Н. Поликарпов



Р. Хохлов



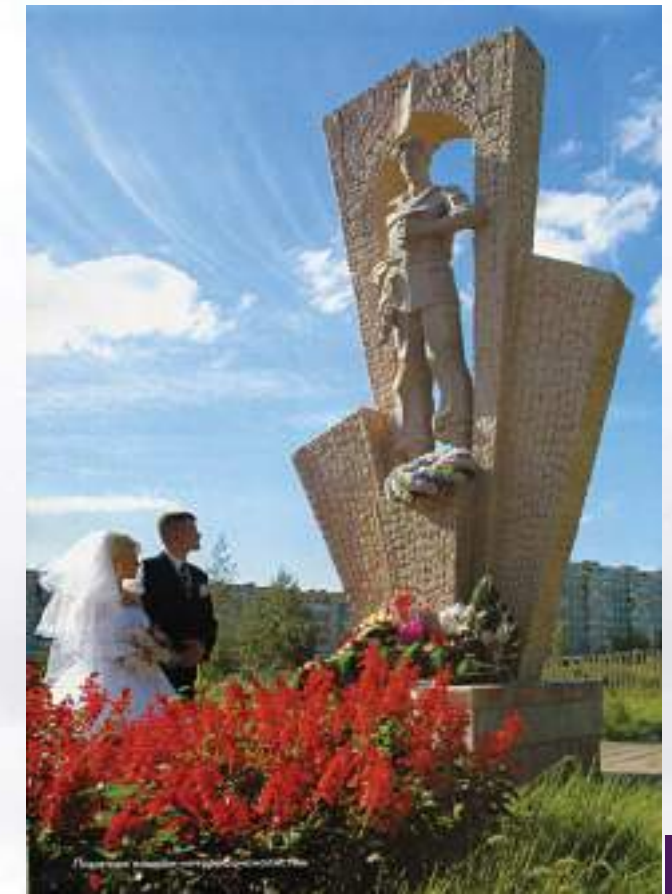
Л. Рошаль





С 1615 г. известен Сергиевский монастырь, в 1667 г. здесь построили церковь Успения с приделом Сергия Радонежского. Известен город ныне не только храмами, именитыми земляками, но и своей развитой промышленностью. Лив-

ны – один из самых индустриальных малых городов Черноземья, продукция заводов (насосы, автомобильные комплектующие, бензоколонки, пластмассовые изделия, пищевая продукция) поставляется во все уголки России и за рубеж.





ДМИТРОВСК

Именем своим, рождением своим город обязан молдавскому господарю Дмитрию Кантемиру (1673–1723). Петр I в 1711 г. подарил эти земли Комарицкой волости Севского уезда своему верному союзнику и соратнику. На высоком берегу реки Общерицы Кантемир основал слободу “на порожнем месте, на котором никакого строения не было, и назвал Дмитриевкою”. Судьба распорядилась так, что здесь Дмитрий Кантемир закончил свой земной путь...

Но жизнь продолжалась. Новое поселение располагалось на оживлённой дороге из Москвы в Киев, это открывало хорошие возможности для роста. В Дмитриевке (вскоре её переименовали в Дмитровку) строятся церкви и дворец,

закладывается большой сад. В июне 1782 г. село было преобразовано в город Дмитровск. В указе Екатерины II отмечалось: “Село Дмитровка имеет выгодное географическое положение, и потому повелеваем учредить оное городом”. Пожалуй, ныне главная достопримечательность Дмитровска – усадьба Кантемиров (она занимает прямоугольник 260 на 600 метров). Дворец, построенный при Антиохе Кантемире в 1726 г., сгорел в 1840-е гг. Сохранилась ограда парка в барочном стиле, с угловыми башнями, с колоннами у въезда. Парк внутри ограды сохранил основу первоначальной планировки: старые липовые аллеи идут вдоль стен, две аллеи пересекают прямоугольник с востока на запад.





236

Ещё одна достопримечательность – церковь Дмитрия Солунского, построенная в 1723–1726 гг. Это единственное на территории современной Орловской области произведение барокко Петровской эпохи.



До сих пор в Дмитровске живы предания о том, как не раз приезжал сюда композитор Василий Калинин и организовывал в городе любительские концерты. В городе помощником уездного исправника служил отец Калиникова – Сергей Фёдорович. Его добрым знакомцем вскоре стал священник Николай Николаевич Ливанов. Дочери Ливанова Софье суждено было стать невестой, а затем и женой Василия Калиникова. В Дмитровске Калинин жил подолгу, работал над своими музыкальными произведениями. Дмитровск остался в судьбе композитора необыкновенным, милым сердцу провинциальным городом...

ДУХОВНЫЙ ЦЕНТР РОССИИ

Название “Коренная” икона получила потому, что найдена была лежащей у корней дерева в лесных дебрях на берегу реки Тускарь на месте разрушенного Батыем Курска. Случилось это в 1295 г. 8 сентября (21-го по н. ст.), в день Рождества Пресвятой Богородицы. Когда икону подняли с земли, увидели, что это “Знамение”: Божия Матерь изображена с молитвенно воздетыми руками, а на груди у неё, в “круге славы”, благословляющий Богомладенец. Тогда же произошло и первое чудо: забил источник, не иссякающий по сей день.

Образ перенесли в Рыльск и поставили в сооружённом для него храме Рождества Пресвятой Богородицы.



237





Но икона не раз исчезала из храма, возвращаясь на место её обретения. Тогда там поставили часовню и определили священника в неё. В 1383 г. крымские татары сожгли часовню, икону рассекли на две части, а священника взяли в плен. Вернувшись из неволи, он нашёл половинки иконы, сложил их вместе, и они чудесным образом срослись. Во вновь построенной часовне святыня пребывала почти 300 лет.

Молва о ней дошла до царя Фёдора Иоанновича. В 1597 г. он повелел перенести икону в Москву, а на месте её обретения создать монастырь. В Москве чудотворный образ вставили в раму с изображением Господа Саваофа вверху и пророков со свитками по бокам, богато украсив.



В 1615 г. её по просьбе курян вернули в собор Знаменского монастыря, возведённого в благодарность Царице Небесной, защитившей Курск от поляков. Здесь она находилась до революции 1917 г. Ежегодно в девятую пятницу после Пасхи святыня торжественно, с крестным ходом переносилась на место её явления, в Коренную пустынь, где оставалась до 25 сентября, а потом снова возвращалась в Курск. Во время одного из таких крестных ходов произошло исцеление от этой иконы курского мальчика Прохора, будущего Серафима Саровского. Эти торжества были столь живописны, что послужили поводом для написания И.Е. Репиным картины “Крестный ход в Курской губернии”. Многолюдие па-



ломников, желающих приложиться к чудотворной иконе в Коренной пустыни, стало причиной возникновения ярмарки у стен обители. Зародившись уже в 1618 г., Курская Коренская ярмарка с 1824 г. обрела статус международной и вошла в число трёх главных ярмарок России наряду с Нижегородской и Ирбитской. Сюда приезжали купцы из Италии, Персии, Малой Азии, Турции, Греции, Австрии, Ионических островов...

В начале XX века монастырь представлял собой замечательный архитектурный ансамбль. Раскинувшись на высоком живописном берегу реки Тускари среди громадного парка, он издали манил путника позолоченными главами храмов. Знаменитая певица Надежда Плевицкая, в детстве побывавшая вместе с матерью в монастыре, писала в своих воспоминаниях:



“Бывая в своей деревенской церкви, я думала, что такой церкви, верно, нигде на свете нет, разве только у царя хоромы не хуже, а тут такая красота, и не далеко, где царь, а совсем от нас близко. Переезжали мы на пароме, поднимались по старинной длинной лестнице. Мимо проходили монахи, неся в руке подолы чёрных мантий... Вот чудеса, чудеса невиданные... После обедни мы сошли вниз, в часовню, ко Святому Колодцу, где явился образ Знамения Божией Матери. Несметная толпа богомольцев, с великой верой пришедшая сюда из разных губерний российских за сотни и тысячи вёрст, принесла в сердцах своих радости и горести, чтобы выплакать их или чтобы благодарить за тихие милости Пресвятую Владычицу”.



На прямоугольной площади размером в 9 тысяч квадратных метров располагались четыре храма, ворота и колокольня, пять братских корпусов, цветники. Монастырю принадлежали две мельницы на Тускари, сад, пасеки, кирпичный и свечной заводы, библиотека, школа живописи, больница, аптека. В 1913 г. в штате монастыря числилось 177 человек (71 монах и 106 послушников). Обитель располагала изделиями из золота и серебра, драгоценных камней, дорогими иконами и церковной утварью. Во время русско-японской войны монастырь пожертвовал на нужды армии 2,5 миллиона рублей. Занимался монастырь и благотворительной деятельностью: кормил богомольцев и беженцев во время первой мировой

войны, лечил раненых, содержал больницу, открыл телеграф в Коренной слободе.

После революции икона с остатками Белой армии покинула Россию, а обитель была ликвидирована. С 1990 г. началось восстановление монастыря «Коренная пустынь», который Патриарх Алексий II назвал третьим духовным центром православной России после Троице-Сергиевой лавры и Серафимо-Дивеевского монастыря. Возобновились крестные ходы с чтимым списком иконы «Знамение». Возродилась и Коренская ярмарка.

А икона «Знамение» Курская-Коренная сейчас находится в синодальной церкви Знамения Божией Матери Русской зарубежной церкви в Нью-Йорке.

ОТСЮДА НАЧИНАЛАСЬ ПОБЕДА

Рядом с Коренной пустыней расположен мемориал-музей «Командный пункт Центрального фронта». Отсюда будущий маршал Константин Рокоссовский управлял войсками, ломавшими хребет фашистским армиям под легендарными Понырями, Ольховаткой, на Тепловских высотах.

К.К. Рокоссовский был назначен командующим Центральным фронтом в феврале 1943 г. Из донесений разведки было ясно, что летом немцы планируют большое наступление в районе Курска. Командующие некоторыми фронтами предлагали развивать успехи Сталинграда и провести широкомасштабное наступление уже в ближайшее время.

Рокоссовский был другого мнения. Он считал, что для наступления нужно двойное, тройное превосходство сил, чего у советских войск на этом направлении не было. Чтобы остановить немецкое наступление летом 1943 г. под Курском, необходимо было перейти к обороне, а для этого «укрыть» в земле личный состав, боевую технику.





Рокоссовский проявил себя блестящим стратегом и аналитиком – на основании данных разведки он сумел точно определить участок, на котором немцы нанесут главный удар, и создать на этом участке глубокоэшелонированную оборону, сосредоточив там около половины своей пехоты, 60% артиллерии и 70% танков. Поистине новаторским решением была также артиллерийская контрподготовка, проведённая за три часа до начала немецкого наступления.



Оборона Рокоссовского оказалась настолько прочной и стабильной, что он смог передать значительную часть своих резервов Воронежскому фронту, когда у того на южном



фасе Курской дуги возникла угроза прорыва. После Курской битвы Рокоссовский стал генерал-полковником, спустя три месяца – генералом армии...

Сегодня о тех незабываемых днях лета 1943 г. рассказывают памятники, орудия, танк Т-34, материалы музея, где находятся бесценные реликвии великого подвига героев Огненной Курской дуги.



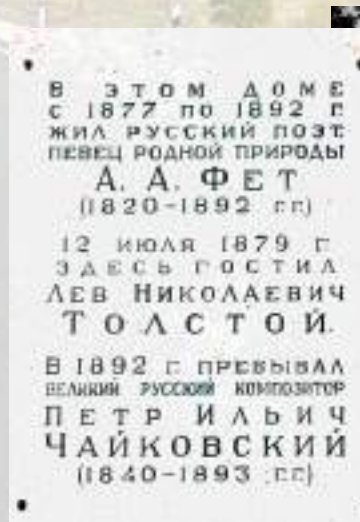
ЗДЕСЬ ПРОБУДИПАСЬ МУЗА

В 20 верстах от Курска расположена усадьба, занимающая особое место в истории русской поэзии. Это старинное дворянское имение с простым названием Воробьёвка в 1877 г. Афанасий Фет купил у потомков генерала П.М. Ртищева. Здесь прошли последние полтора десятка лет жизни великого мастера поэтического слова.

Что значила для Афанасия Фета эта усадьба? В одном из писем он сообщал: “Жена напомнила мне, что с 60-го по 77-й год, во всю мою бытность мировым судьёй и сельским тружеником (период жизни в селе Степановка Орловской губернии. – Ред.), я не написал и трёх стихотворений, а когда освободился от того и другого в Воробьёвке, то муза пробудилась от долголетнего сна и стала посещать меня так же часто, как на заре моей жизни”. В 1883 г., после двадцатилетнего перерыва, Фет издаёт сборник стихот-



ворений “Вечерние огни”. Позже под этим же названием вышли ещё три сборника и был подготовлен четвёртый. В Воробьёвке Фет перевёл три работы философа А. Шопенгауэра, завершил многолетний труд – перевод и издание полного Горация, перевёл и издал обе части “Фауста” Гёте, множество произведений древнеримских поэтов...





Купив старинное и заброшенное Воробьёвское имение, Фет за несколько лет преобразил его в “земного рая уголок”. Обустройство хозяйства Фет детально спланировал сам. Усадьба, надворные строения, парк, пруды, поля стали частью великолепного мира, вдохновлявшего поэта.

При жизни Фета Воробьёвка притягивала многих великих современников. Пётр Ильич Чайковский, брат которого жил в соседнем селе Уколово, писал в одном из писем: “Что за дом, что за парк, что за уютное убежище для стареющего поэта!.. Что за очаровательный уголок эта Воробьёвка! Настоящее жилище для поэта”. Подобными впечатлениями делились гостившие в усадьбе Л. Толстой, философ В. Соловьёв, критик Н. Страхов, поэт Я. Полонский.

В 1986 г. ценители поэзии Фета и ревнители истории организовали первые Фетовские научные чтения

и первый Фетовский праздник поэзии. Учителя Воробьёвской школы приурочили к ним открытие в бывшем рабочем кабинете поэта музейной экспозиции. Чтения, собравшие исследователей Фета со всей страны, а также из США и Франции, и праздник поэзии через год вновь повторились, через год – снова и снова...

Теперь уже по традиции в первое воскресенье июля в Воробьёвке собираются литературоведы, писатели, поэты, музыканты, простой люд, который так трепетно и сегодня относится к творчеству Афанасия Фета – великого поэта, воспевавшего в своих произведениях красоту природы русских земель. Начинается праздничная программа с экскурсии по дому-музею поэта и театрального выступления, представляющего небольшие истории из жизни Фета. Сотни людей приезжают и приходят на встречу с поэтическим словом, на встречу с Музой...

ТРИУМФАЛЬНАЯ АРКА

Всех въезжающих в Курск по автомагистрали со стороны Москвы встречает величественный мемориал, посвящённый Курской битве.

Хотя замысел большого памятника существовал с первых послевоенных лет, воплощение его в жизнь состоялось только в конце 1990-х годов, когда губернатором Курской области был А.В. Руцкой. Проектирование комплекса велось в московской фирме “Мосметрострой”, её же рабочие выполнили основной объём работ, а Суджанское ремонтно-дорожное предприятие проложило почти 1,5 километра новейшей дороги на месте бывшего бурелома и мелких оврагов.

Теперь эта дорога по проспекту Победы ведёт к собору – высокому трёхъярусному храму-колокольне святого Георгия Победоносца, небесного покровителя русского воинства (внутри на стенах церкви – мраморные скрижали с именами павших воинов). Вдоль аллеи – бюсты военачальников, участвовавших в Курской битве, образцы военной техники, бронзовый памятник полководцу Г.К. Жукову, гранитное надгробие “Неизвестному солдату Курской земли” на братской могиле красноармейцев-героев. Особая гордость курян – триумфальная арка, увенчанная конной фигурой Георгия Победоносца, разящего дракона копьём. У стен арки бронзовые фигуры





древнего русского воина, гренадёра, пехотинца и танкиста времён Курской битвы.

Авторы мемориального комплекса – архитекторы В.Н. Михайлов (Курск), П.П. Пахомов, А.Ю. Лебедев (Москва), скульпторы В.И. Бартенев, Н.П. Криволапов, И.А. Минин, А.З. Жиленков и другие.

А совсем недавно в мемориальном комплексе появилась ещё одна, очень важная грань – здесь установлена стела в честь присвоения Курску почётного звания “Город воинской славы”. Десятиметровая колонна из полированного гранита торжественно и величаво напоминает о героических страницах истории одного из старейших городов России.



РЫЛЬСК

На территории этого города, расположенного на западе Курской области, издревле существовало крупное поселение северян. Рыльск впервые упоминается в летописи под 1152 г. в составе Новгород-Северского княжества. К началу XII в. здесь располагался центр Рыльского удельного княжества (Святослав Ольгович, первый князь, возглавлял рыльскую дружину в знаменитом походе Игоря Святославича на половцев в 1185 г.). Рыльск много лет страдал от междоусобных столкновений с соседними удельными княжествами и от татарских набегов. В середине XIV в. отошёл к Литве, в 1454 г. был отдан польским королём Казимиром IV в удел

русскому князю Ивану Шемяке, бежавшему в Литву. Сын Шемяки – князь Василий Иванович добровольно подчинился великому московскому князю Ивану III, в 1522 г. Рыльск вошёл в состав Московского государства.

На гербе города изображено свиное рыло, да и само происхождение названия вызывает немало вопросов. Бытовало даже такое объяснение: будто бы именем город обязан преподобному Иоанну Рыльскому (Рильскому) – святому Болгарской церкви, наиболее почитаемому святому покровителю болгарского народа. Тот больше тысячи лет назад жил в пещере гор Рила... Монахи пришли из Болгарии на берега реки Сейм, основали Рыльский монастырь в честь святого Иоанна Рыльского. Так буд-





то бы появились и город Рыльск, и речка Рыло. На самом деле, название старинного города не имеет отношения ни к свиному рылу, ни к святому покровителю. Поселение в древности именовали по небольшой речке Рыло, впадающей в Сейм. А её название, по версии авторитетного исследователя топонимики Черноземья В.А. Прохорова, происходит от слова “рыть”, то есть размывать берега.

В XVII–XVIII вв. город был важнейшим стратегическим пунктом обороны от крымских татар, центром торговых и культурных отношений между Россией и

Украиной. Из рыльского купечества вышел “Коломб Российский” – крупный предприниматель, исследователь земель Григорий Иванович Шелихов (Шелехов).

Приехавший ныне в Рыльск путешественник обязательно зайдёт в краеведческий музей, где представлена коллекция произведений из бывшего имения князей Барятинских Марьино: мраморная скульптура Диогена; мраморные бюсты Нерона, Юлия Цезаря, статуи Аполлона, Венеры – итальянские копии XVIII – начала XIX вв. с античных оригиналов; картины голландских и французских живописцев.

В западной части города, на высокой горе Ивана Рыльского, – древнейшая часть поселения, где находилась крепость. Облик Рыльска определяют стройные, высокие силуэты Успенского (1811 г.) и Покровского (1822 г.) соборов. В городе, несмотря на бури военного лихолетья, сохранилось немало старинных зданий, например пятиглавая Вознесенская церковь (1866 г.). К западу от центра города, за рекой Рыла, при впадении её в Сейм, расположен ансамбль Никольского (Николаевского) монастыря (известен с 1505 г.): Воздвиженская (1733 г.), Троицкая (1747 г.), Никольская (1753 г.) церкви, колокольня (1747 г.), каменная ограда с островерхими башнями (конец XVIII в.). Среди памятников гражданской архитектуры в городе особо выделяются два корпуса торго-

вых рядов XVIII – начала XIX в., торговые ряды 1830-х гг., так называемые дома Шемяки – “Жилой воеводский дом” XVII–XVIII вв. и “Жилой воеводский дом” XVIII в., так называемый дом Петра I (XVII–XVIII вв.).

Перед входом в городской парк, напротив Успенского собора, в 1957 г. восстановлен памятник Шелихову, возведённый в 1903 г. на средства, собранные по всероссийской подписке, и разрушенный сразу после Октябрьской революции.

Григорий Шелихов. Григорий Иванович Шелихов родился в Рыльске в 1747 г., в юные годы отправился искать счастья в Сибирь и уже с 1776 г. стал отправлять свои суда в Тихий океан. В одно из таких плаваний штурман Прибылов открыл группу островов, названных его именем, и вывез оттуда громадный груз: 2000 бобров, 40 000 котиков, 6000 голубых песцов, 1000 пудов моржовых клыков и 500 пудов китового уса (всё это было добыто в течение двух лет сорока русскими). Шелихов поставил цель удержать за Россией новооткрываемые острова и земли. В 1783 г. он сам отправился на трёх кораблях, построенных близ Охотска на собственной верфи. В следующем году прибыл к острову Кадьяку, самому большому у берегов Америки, и наладил мирные сношения с туземцами, учредил для них

русскую школу. По итогам путешествия “именитый рыльский гражданин” Шелихов представил сибирскому генерал-губернатору Якоби красноречивое донесение. Тогда же отправился в Санкт-Петербург, где получил похвальную грамоту и 200 000 рублей из коммерц-коллегии. В последующие годы Шелихов продолжал посылать к берегам Северной Америки свои суда и основал селение в Кенайской губе. В 1793 г. по его ходатайству на остров Кадьяк была отправлена духовная миссия и послано несколько десятков ссыльных ремесленников и хлебопашцев для заведения ремёсел и земледелия.

Шелихов умер в 1795 г., но уже в 1799 г. была учреждена “Российско-Американская компания”.





МАРЬИНО

Усадьба “Марьино” возникла в начале XIX века на землях старинного села Ивановского, с которым её соединяет аллея вековых деревьев и общая история...

В 1703 году курские земли Рыльского, Львовского и Путивльского уездов были пожалованы Петром I гетману Украины И.С. Мазепе. Гетман основал на этих землях множество деревень и сёл, три из которых – Ивановское, Степановка, Мазеповка – до сих пор напоминают нам имя, отчество и фамилию самолюбивого вельможи.

После предательства Мазепы Пётр конфисковал его курские владения и пожаловал их князю А.Д. Меншикову. В последующие годы владельцы менялись несколько раз, пока внука адмира-

ла Головина Екатерина Петровна Гольдштейн-Бек в 1767 году вышла замуж за придворного вельможу князя Ивана Сергеевича Бярятинского, которому и принесла в качестве приданого все курские имения, принадлежавшие когда-то Мазепе.

Древний знатный род князей Бярятинских восходит к Рюрику. В старинном “Гербовнике дворянских родов” и других описаниях истории рода сказано: “Князья Бярятинские ведут свой род от святого благоверного князя Михаила Черниговского, происходящего от Рюрика в одиннадцатом колене и от равноапостольного князя Владимира в восьмом...”

Сын И.С. Бярятинского Иван Иванович (1767–1825) участвовал в штурме Праги под командованием А.В. Суворова и был награждён

орденом Святого Георгия четвертой степени. Это был любитель искусства и литературы, талантливый музыкант и учёный-агроном. Назначенный при Павле I церемониймейстером царского двора, он в дальнейшем “употреблён был по дипломатической части при посольстве в Лондоне, где, занявшись изучением сельского хозяйства и промышленности, пристрастился особенно к первому”.

Пребывание в Лондоне на дипломатической службе отразилось на всей последующей жизни и вкусах И.И. Бярятинского, чему способствовала в немалой степени его женитьба на англичанке Марии Франциске Деттон, дочери лорда Шерборна.

Оставив дипломатическую службу, он приступил к строительству имения южнее старой усадьбы Мазепы. Бярятинский задумал создать себе усадьбу, ни в чем не уступающую образцам дворцово-паркового искусства в Петербурге, Москве и их пригородах. Огромное богатство, связи, высокое положение при дворе позволили ему осуществить свой замысел в короткий срок.



Дворцово-парковый ансамбль “Марьино” был построен во втором десятилетии XIX века и занял видное место в ряду великолепных загородных дворянских усадеб. Его центром стало трёхэтажное здание дворца с флигелями. Рядом – пейзажный парк, большой пруд на реке Избице. На круглом острове в 1817 г. была построена шестнадцатиколонная ротонда под





сферическим куполом. В её центре стояла беломраморная статуя “Рождение Венеры” – работа итальянского скульптора К. Фенелли. На овальном острове построили кирпичную кирху для княгини Марии Фёдоровны. А выписанные из Петербурга корабельные мастера соорудили специальную флотилию: для неё закупили паруса, такелаж, выковали якоря и отлили медные пушки.

Достопримечательность парка – чугунный монумент “Орёл”, символ русской воинской славы, воздвигнутый в 1903 г. в память о подвигах А.И. Бяратинского и победоносного окончания Кавказской войны.

Многие знают про эффект знаменитой Голубой комнаты в “Марьино”. Став в определённый угол, человек еле слышно что-нибудь шепчет, а тот, кто в это время находится в противоположном углу, может отчётливо разобрать каждое слово. Эхо от стен переносит эти звуки в совсем другое место дворца.



“Марьино” славилось не только великолепным художественным собранием. В усадьбе действовал театр, в оркестре состояли сорок-шестьдесят отличных музыкантов. Здесь ставились драматические музыкальные пьесы, исполнялись произведения всех известных музыкальных композиторов того времени, а также сочинения самого Ивана Ивановича, который страстно любил музыку.

С 1923 г. в усадьбе размещается санаторий. Ныне “Марьино” является федеральным государственным учреждением – одной из лучших здравниц Управления делами Президента России. Великолепные интерьеры дворца, уютные внутренние дворики с бесчисленными цветниками, английский парк площадью 207 гектаров с уникальными деревьями (около 180 пород!), рукотворный пруд с мостами – всё это создаёт неповторимый колорит заветного уголка Центральной России.

КУРСКИЕ СОЛОВЬИ



Древняя курская земля – один из духовных центров православной России. Здесь возносили свои молитвы известные и почитаемые русским народом Феодосий Печерский, Иосаф Белгородский, Серафим Саровский. Сегодня в Курске 29 православных храмов и прихо-

дов. В центре города расположен Знаменский собор, один из самых больших храмов в России. Отсюда ежегодно совершаются крестные ходы со списком обретенной более 700 лет назад чудотворной иконы Божией Матери “Знамение” Курской Коренной.

Первое летописное упоминание Курска как крепости Киевской Руси относится к 1095 году. С 1779 года – центр Курского наместничества (губернии), в 1934 году была образована Курская область. В начале Великой Отечественной войны Курск обороняла не только Красная Армия, но и народное ополчение. Фашистская оккупация продолжалась с ноября 1941 по февраль 1943 года, большинство зданий было разрушено, погибли тысячи мирных жителей. Всему миру ныне известна Курская битва (или битва на Курской дуге) в июле–августе 1943 года – по своему размаху, накалу и воен-





но-политическим последствиям она стала одним из ключевых сражений Великой Отечественной войны. В апреле 2007 года Курск был удостоен почётного звания “Город воинской славы”.

Город и весь этот край в целом внесли достойный вклад в развитие отечественной культуры и литературы. Неброская, но милая сердцу жителя средней полосы России природа, обаяние своеобразного местного говора, душевная щедрость и крепость духа курян – всё это нашло отражение в русской литературе благодаря творчеству местных уроженцев. Один из них – Евгений Носов – из плеяды лучших писателей-“деревенщиков” XX столетия, открывший миллионам читателей во всём мире истинную красоту рос-

сийской глубинки и её людей.

Основоположником и наиболее ярким представителем социалистического реализма в живописи справедливо называют курянина Александра Дейнеку. Раздольная русская песня, испокон веков звучавшая на курской земле, вдохновляла в творчестве великого русского композитора Георгия Свиридова. В память о земляке, имя которого стало одним из символов музыкальной культуры целой эпохи, в Курске регулярно проводятся Свиридовские фестивали.



Большой популярностью пользуются также фестиваль юмора “Курская аномалия”, конкурс студенческих театров эстрадных миниатюр “Весенний переполюх”, фестиваль авторской песни “Соловьиная трель”.

254



255



К СЕВЕРУ ОТ БЕЛГОРОДА

От памятника на Яковлевских высотах видно далеко вокруг. Видна и дорога, которая начинается у села и бежит куда-то к горизонту. У самого поворота на неё с Симферопольского шоссе стоит указатель с названием “Прохоровка”.

Вспомним хрестоматийно известные строки журналиста Юрия Жукова: “Когда участок протяжением в 20–30 километров непрерывно в течение трёх суток обрабатывают тысячи самолётов, орудий и танков, оно видоизменяется настолько, что трудно понять, как в таком аду может сохраниться что-либо живое. Но стоит после сотой и сто первой воздушной, артиллерийской подготовки немецким танкам сунуться вперёд, как эта мёртвая земля оживает и на пути встаёт огненная стена”.



Английский журналист Александр Верт, побывавший в этих местах вскоре после окончания сражений, писал: “Мы ехали по страшно опустошённой местности к северу от Белгорода, где в июле происходили самые ожесточённые сражения в ходе Курской операции. “Живого места нет”, как говорят русские. Такая картина простиралась перед нами на многие километры вокруг, и воздух был наполнен смрадом от полузасыпанных трупов”. И в другом месте: “Район к северу от Белгорода превратился в мрачную пустыню – даже все деревья и кусты здесь были сметены артиллерийским огнём. Поле боя всё ещё было усеяно сотнями сгоревших танков и разбитых самолётов”.





БЕЛГОРОД



Часовня-ротонда в честь 2000-летия Рождества Христова возведена на северном въезде в Белгород на автомагистрали Москва-Симферополь. Внутри ротонды – статуя ангела, который “встречает и благословляет” каждого въезжающего в город.

Крепость Белгород была основана в 1596 году на скалистой

меловой горе у крутого берега Северского Донца. Вокруг кремля располагались два пояса оборонительных сооружений, где размещались военные склады и ремесленные мастерские. В XVII веке были построены обширные оборонительные сооружения, получившие название Белгородская черта (центральным военным и админи-



Война закончилась потрясающей победой СССР и его союзников. На месте грандиозного сражения вырос огромный мемориальный комплекс с часами-звонницей, куда едут со всего мира туристы и корреспонденты. Проводятся грандиозные представления с воспроизведениями реалей огненных лет. Премьер-министр СССР Николай Рыжков помог построить в посёлке уникальный библиотечный комплекс.

В 2007 году участники выездного пленума Союза писателей России во главе с председателем Валерием Ганичевым возложили цветы к монументу героического подвига. Среди них известный поэт фронтовик Михаил Борисов, уничтоживший прямой наводкой семь (!) немецких танков на Прохоровском поле.



260

стративным пунктом являлся Белгород). В 1658 году сформирован Белгородский полк – крупное постоянное военное соединение, включавшее в себя все вооружённые силы на Белгородской черте. В 1727 году была образована Белгородская губерния (занимала территорию современных Белгородской, Курской, Орловской и частично Брянской



областей, а также Харьковской области).

В годы Великой Отечественной войны Белгород был дважды оккупирован немецко-фашистскими захватчиками: 24 октября 1941 года и 18 марта 1943 года. Первое освобождение было осуществлено в ходе Харьковской наступательной операции 9 февраля 1943 года, второе



освобождение Белгорода произошло в ходе Курской битвы 5 августа 1943 года.

Среди достопримечательностей города 18 действующих храмов и одна духовная семинария (Белгородская епархия, учреждённая в 1667 году, была одной из самых обширных и многонаселённых в России). Взор жителей и гостей Белгорода привлекают памятник святому равноапостольному князю Владимиру – крестителю Руси (расположен на Харьковской горе рядом с автодорожной трассой, соединяющей левый и правый берега Северского Донца, скульптор В.М. Клыков), памятник Михаилу Семёновичу Щепкину (1788–1863) – выдающемуся русскому актёру, основоположнику реализма в русском сценическом искусстве, уроженцу Белгородчины (установлен у здания Белгородского государственного академического драматического театра, носящего его имя. Скульпторы В.М. Клыков, А.А. Шишков).

Растущий и индустриальный Белгород неоднократно побеждал во всероссийских конкурсах на звание “Самый благоустроенный город России”. Указом Президента России от 27 апреля 2007 года за мужество, стойкость и массовый героизм, проявленные защитниками города в борьбе за свободу и независимость Отечества, Белгороду присвоено почётное звание Российской Федерации “Город воинской славы”.



261





ДИОРАМА ОГНЕННАЯ ДУГА

В самом живописном уголке Белгорода, в парке Победы на берегу реки Везелицы, расположено здание Музея-диорамы, посвящённой исторической победе советских войск в битве на Курской дуге.

Это одна из крупнейших в стране диорам – площадь холста превышает тысячу квадратных метров (его изготовили текстильщики Сурского комбината, что в Пензенской области). Масштабы полотна позволили отобразить грандиозную картину танкового сражения под Прохоровкой 12 июля 1943 года, показать его размах и накал, воинское мастерство, мужество и массовый героизм советских танкистов, пехотинцев, артиллеристов, лётчиков, бронбойщиков, связистов – воинов всех родов войск, участников боёв на Белгородском направлении.



Уникальное живописное полотно создала творческая группа художников-баталистов студии имени М.Б. Грекова: народный художник РСФСР, лауреат Государственной

премии СССР им. Т.Г. Шевченко Н.Я. Бут (руководитель группы), заслуженные художники РСФСР Г.К. Севостьянов и В.Н. Щербаков, а также художник М.А. Сычёв.



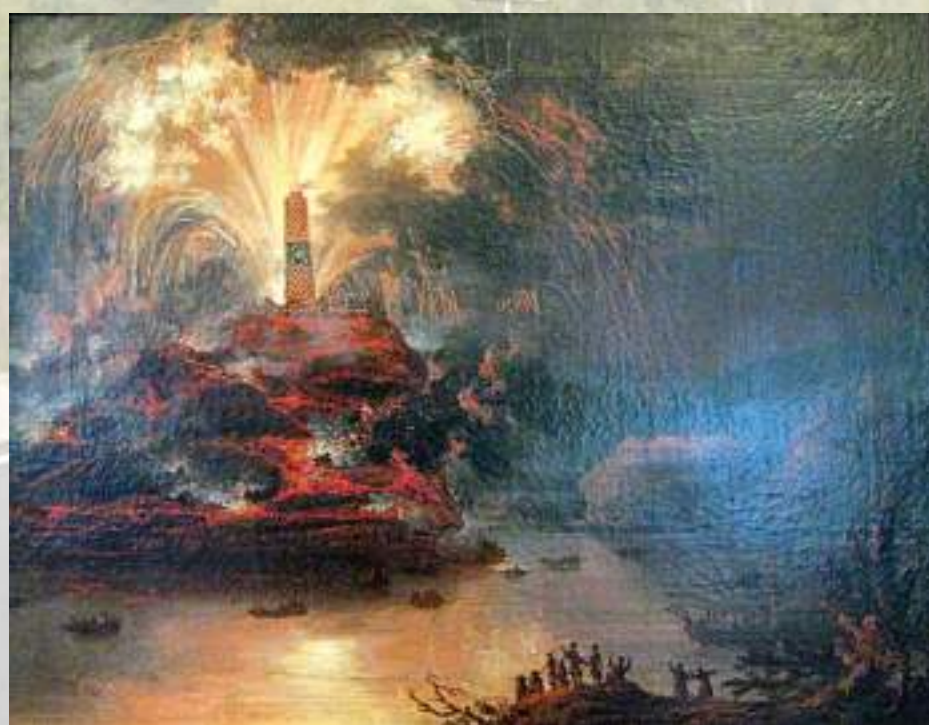


ЭКИПАЖ ЕКАТЕРИНЫ ВЕЛИКОЙ



трела молодой Черноморский флот. Обратный путь пролегал через Полтаву, Харьков, Белгород, Курск, Орёл, Тулу, Подольск и Москву. Кортёж Екатерины насчитывал 14 карет, водружённых на полозья, 124 санные повозки и ещё 40 запасных. В качестве тягловой силы выступали 600 лошадей. Поражала

Екатерина Великая, желая познакомиться с недавно завоёванными южными землями – Таврией и Крымом, совершила в 1787 году пышное путешествие. Императорский “поезд”, вышедший в начале января из Петербурга, проследовал через Смоленск, Киев, Кременчуг, Херсон, Перекопский перешеек. В Севастополе императрица осмо-



своими размерами золочёная карета императрицы, которую тянули 30 лошадей. Она состояла из кабинета, гостиной на восемь персон, игорного стола и небольшой библиотеки. Гардероб путешественницы занимал четыре повозки.



Царицу сопровождали масса придворных, 20 лакеев, кондитеры, повара и даже скороходы. В крупных городах были сооружены триумфальные арки, на границах уездов установлены специальные столбы. Повсюду горело множество огней. Местное дворянство восторженно встречало императрицу, а та была щедра на награды и дорогие подарки. В память о путешествии Екатерина приказала отчеканить специальную медаль с надписью “Путь на пользу”.



Полтора века украшали Московскую улицу в Орле белокаменные ворота, построенные в 1786 году в честь посещения Екатериной II. Кто знает, возможно, в XXI веке орловские градостроители захотят восстановить исторический памятник...

Существует предание, что когда императрица подъезжала к Московским воротам, то на Ленинце-Ручье поставлена была раскрашенная барка, в которой было несколько гребцов в красных рубахах. Лишь только показалась царская карета, как гребцы с громким “ура!” принялись “гresti” вёслами по песку, а царица, приподнявшись, бросила гребцам кошелёк с золотыми червонцами.

Ворота простояли вплоть до 30-х годов XX века и были разобраны, как мешавшие автомобильному движению, а может, просто как отжившее царское наследие.





НА ЗАРЕ «ПЕРЕСТРОЙКИ»

В 1853 году Николай I обратил внимание на то, что дома в деревнях вдоль русских шоссе находятся в плохом состоянии, и повелел немедленно приступить к постройке “правильных” деревень в придорожной местности. Причём строиться они должны были по присланным из Петербурга образцовым эскизам.



Николай I (1796–1855)

В царствование Николая I (1825–1855), для которого было характерно наведение образцового порядка полицейскими мерами, в российском законодательстве появились статьи, предусматривающие различные виды наказаний за повреждение покрытия шоссе. При рассмотрении проектов шоссейных дорог Николай I уделял большое внимание обустройству прилегающей территории и поселений.

Министр внутренних дел предупредил губернаторов о том, что отныне им предстоит дважды в год составлять для министерства “ведомости об успехах устройства помещичьих селений близ шоссейных дорог”. Губернаторам не оставалось ничего иного, как сообщить эту интересную новость уездным предводителям дворянства и земским исправникам.

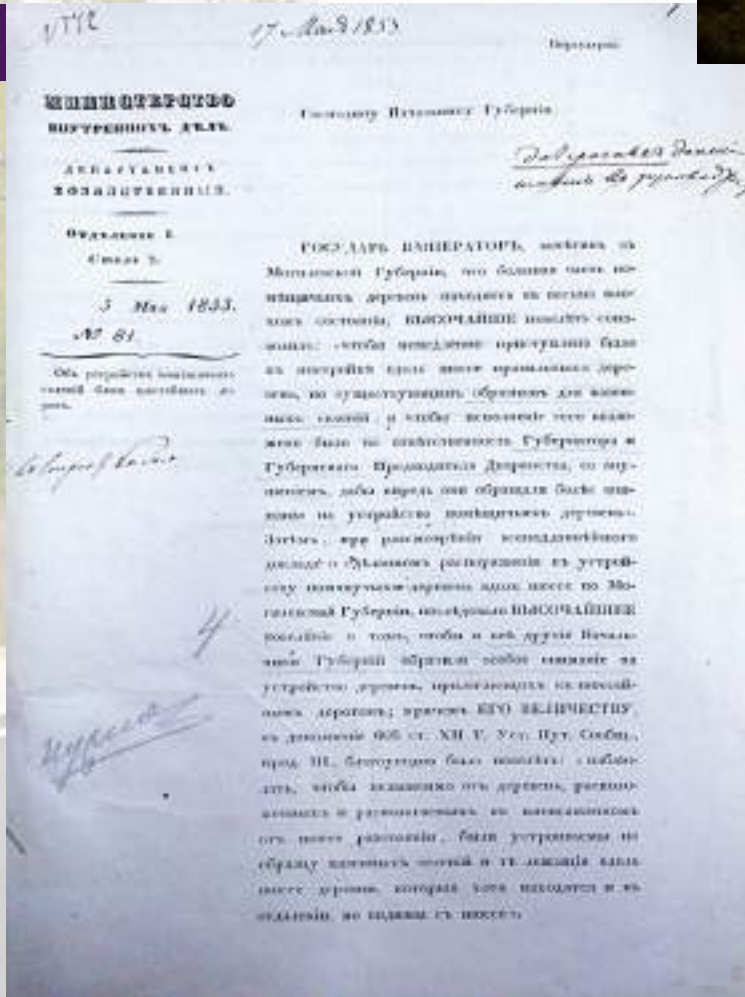
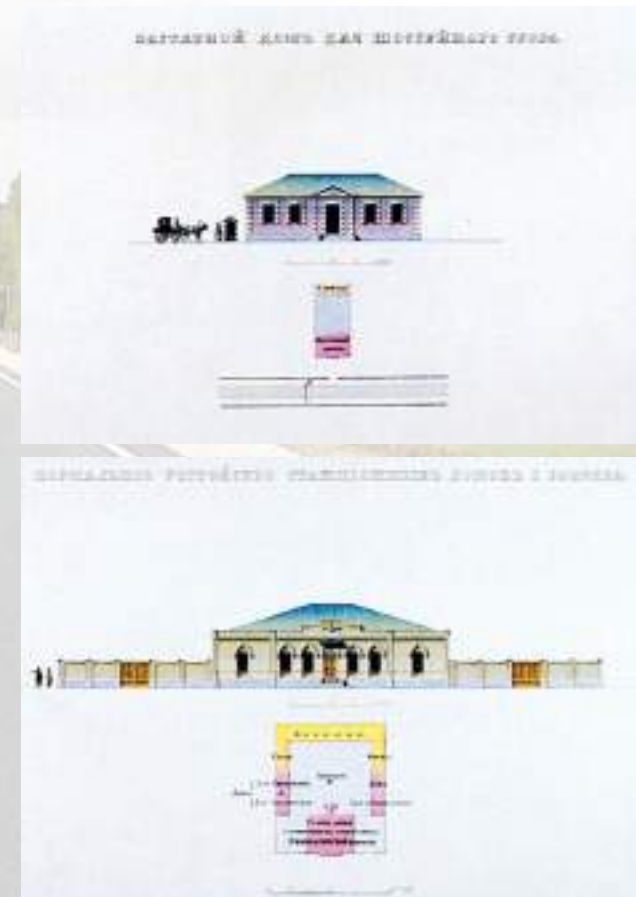
В ведомости находились следующие разделы: “Наименование шоссе и протяжение его в губернии”, “Наименование деревень и владельцев оных, число душ и дворов, в деревне находящихся”, “Правильно ли расположена деревня и в каком состоянии крестьянские строения?”, “Сколько из этого чис-



Образец фасада жилого дома на шоссе

Николай I (1796–1855)
21 апреля 1846 г.:

Государь император Высочайше повелеть соизволил, для приведения в благообразный вид опушек лесов, прилегающих к шоссейным дорогам, принять к исполнению: чтобы на всех шоссе, которые устраиваемы будут вновь, находящиеся на обрезах пни непременно были выкорчевываемы, на счет сумм, для сооружения шоссе ассигнуемых, – и чтобы на существующих уже шоссе корчевание пней, где оные еще остаются, производимо было постепенно, отделяя для сего возможную часть суммы из годового шоссейного сбора...





ла перестроено по образцу казённых селений?”, “Сколько остаётся перестроить и когда это будет исполнено”.

Губернское начальство исправно рапортовало об успехах, пока не началась Крымская война, Вначале попросили об отсрочке, а там и вовсе забыли об этой новации – начались хлопоты с отменой крепостного права.

Из указа Николая I 18 декабря 1846 г.:

Государь император Высочайше повелеть соизволил: при представлении проектов на устройство станционных домов на сооружаемых шоссе принять за правило: чтоб на каждых 160 верстах было на оконечностях сего протяжения по одному дому первого разряда с гостинницею; чтоб на середине этого расстояния, т. е. в 80 верстах от оконечных пунктов, был один дом второго разряда с гостинницею; чтоб за тем все прочие промежуточные дома были третьего разряда без гостинниц, – дозволяя при том, если местность потребовать будет, в расстоянии этом делать и необходимые изменения.



ПОСЛЕДНИЙ ПУТЬ МОНАРХА



Александр I внезапно скончался в Таганроге в конце 1825 года. 29 декабря траурная процессия двинулась из этого города в далёкую северную столицу. Двигались медленно – примерно 50 вёрст в сутки, делая остановки в городах и сёлах, причём гроб обязательно заносился на ночь в холодную церковь. Харьков, Курск, Орёл, Тула...

Траурную процессию в пределах губернии сопровождал местный губернатор. В городах шпалерами были выстроены войска, звучали орудийные залпы.

Вот какой была церемония прощания в Курске в январе 1826 года. Во главе процессии ехали шесть всадников в чёрных кафтанах, за ними двигались два эскадрона ка-

валеристов во главе с генералом. Следом – коляска со священником, державшим в руках икону. Саму колесницу с гробом вёз на себе народ, заменив выпряженных восемь лошадей, покрытых чёрными попонами. На крыльях колесницы по сторонам стояли флигель-адъютанты.

Позади – ординарцы и воинские командиры, снова эскадрон, представители сословий, шедшие попарно со своими знаками. Гроб был занесён в Знаменский собор – народ прощался на панихиде со своим царём.

Не лишним будет сказать, что гроб с телом императора покоился в имени князя Куракина, а также в Михайло-Архангельском соборе города Орла и в городе Мценске.





ВОРОНЕЖ

Воронеж – город на юге Центральной России, административный центр Воронежской области. Расположен на берегах реки Воронежа, в 12 километрах от её впадения в Дон, расстояние от Москвы – около 520 км. Население г. Воронежа по состоянию на 1 января 2023 г. составляет 1051995 человек, это четырнадцатый по численности населения город России. Вокруг Воронежа образовалась агломерация с численностью населения более 1,3 млн. человек. Образует административно-территориальную единицу и муниципальное образование городской округ город Воронеж с единственным населённым пунктом в его составе. Воронеж считается колыбелью русского регулярного (государственного) военно-морского флота и родиной воздушно-десантных войск.



7 апреля (8 мая) 1700 года на воронежской верфи Воронежского адмиралтейства был торжественно спущен на воду 58-пушечный парусный линейный корабль, построенный по проекту русского царя Петра I. «Гото Предестинация» стал первым российским линейным кораблём и первым кораблём IV ранга по британской ранговой классификации 1706 г., созданным в России без участия иностранных специалистов. Во время своей службы линейный корабль входил в состав Азовского флота, с помощью которого была завоёвана крепость Азов. Впоследствии, благодаря новосозданному в городе флоту, был подписан мирный договор с Османской империей для начала ведения войны со Шведской империей.



Воронежская крепость была построена под руководством первого воронежского воеводы Семёна Фёдоровича Сабурова. В апреле 1590 г. крепость была подожжена черкасами. Город был почти полностью уничтожен. К 1594 г. Воронеж был «рублен» (восстановлен) заново.

В борьбе с Крымским ханством русское правительство было заинтересовано привлечь на свою сторону донских казаков. Поэтому в 1613 году воронежцы начали поставлять им деньги, сукно, продовольствие и оружие, что

получило название «донских отпусков». Маршрут доставки был речным. Для этого в Воронеже строились специальные суда-струги.

В 1708 году была образована Азовская губерния, центром которой стал Азов (фактически





272

Тамбов), а в 1715 г. Воронеж, а сама губерния после смерти императора в 1725 г. была переименована в Воронежскую. В 1745 году учреждена Воронежская духовная семинария. 10 (21) мая 1748 г. Воронеж сильно пострадал от пожара. Сгорел почти весь центр, который располагался на берегу реки. После этой трагедии центр Воронежа опять стал располагаться в том месте, где сейчас находится современная Университетская площадь.

В 1845 году открылся Воронежский кадетский корпус имени Великого князя Михаила Павловича, в котором обучались Сергей Иванович Мосин, Александр

Николаевич Лодыгин, Георгий Валентинович Плеханов и др. В 1879 г. Г.В. Плеханов приезжал в Воронеж, где участвовал в съезде революционной организации «Земля и воля». В Воронеже произошёл её окончательный раскол, после чего она разделилась на «Народную волю» и «Чёрный передел». После Февральской революции 2 (15) марта 1917 г. воронежский губернатор Михаил Дмитриевич Ершов обратился к жителям Воронежа и губернии со следующим посланием: «Доходят разные сведения о необычайных происшествиях в столице. Каковы бы не были события и сколько бы

не различны мнения о них, перед всеми нами стоит великая задача, нас всех одушевляет одно желание, чтобы Россия благополучно пережила ниспосланные ей Богом тяжкие испытания и победоносно отразила грозного врага». 6 (19) марта 1917 года, по решению Временного правительства, губернатор был отстранён от должности.

Во время Гражданской войны город дважды занимался войсками белых. Первый раз с 11 по 12 сентября 1919 г. 4-м Донским корпусом Константина Константиновича Мамонова и с 6 октября по 24 октября 1919 г. отрядами Андрея Григорьевича Шкуро.

Июнь 1941 года. Рабочие, выполняя полученный в феврале государственный заказ, на Воронежском экскаваторном заводе имени Комитерна, собрали две пусковые установки БМ-13 («Катюша»). В июле – 30 установок, а в августе совместно с другими воронежскими заводами – более 100 установок. В Воронеже конструкция «Катюши» была усовершенствована так, что её изготовление стало проще,



а время залпа было уменьшено с 5 минут до 15 секунд. Более 300 артиллерийских установок БМ-13, изготовленных в Воронеже, в декабре 1941 года участвовали в контрнаступлении под Москвой.

С 7 июля 1942 г. по январь 1943 г. Воронеж, частично находясь под немецкой оккупацией, понёс значительный ущерб. По данным комиссии Государственного контроля, в Воронеже было разрушено 18 тысяч домов (92% всех жилых зданий). Во время оккупации немецкими военнослужащими осуществлялись массовые убийства мирных жителей Воронежа (в том числе женщин и детей).

К 1950 г. восстановление Воронежа было завершено, были

273





восстановлены многие здания и архитектурные памятники города. В 1954 г. начались первые регулярные телевизионные передачи. В 1960 г. появились первые троллейбусы. А 1959–60-е гг. в городе заработали новые предприятия: Воронежский керамический завод, шинный завод, станкостроительный завод, завод тяжёлых механических прессов и др.

В конце 1950-х гг. на воронежском предприятии КБХА был разработан кислородно-керосиновый жидкостный ракетный двигатель РД-105 для третьей ступени ракет-носителей «Луна», который позволил в 1959 г. впервые в мире достичь второй космической скорости.

В 1968 г. в Воронеже на Воронежском авиационном заводе было



налажено производство первого в мире серийного сверхзвукового пассажирского самолёта ТУ-144. В октябре 1977 г. на заводе был построен первый советский аэробус (широкофюзеляжный самолёт) ИЛ-86. С 1993 г. на авиазаводе выпускается первый советский дальнемагистральный широкофюзеляжный самолёт ИЛ-86.

6 мая 1975 г. Воронеж был награждён Орденом Отечественной

войны I степени. В честь этого события в городе построили площадь Победы рядом с проспектом Революции. 10 марта 1986 г. Воронеж отмечал своё 400-летие и был награждён орденом Ленина.

Несмотря на проблемы 90-х, с конца 80-х гг. XX века в Воронеже произошли значительные политические и культурные события. 11 июня 1989 года в Воронеже было основано колоколотейное предприятие. В 1990 г. Министерство культуры и Госстрой РСФСР внесли Воронеж в список исторических городов России. В 1983 г., в 6,5 км от черты города, было начато строительство Воронежской атомной станции теплоснабжения. Оно было приостановлено на основе проведённого среди воронежцев референдума. В 90-е годы XX века многие церкви были возвращены епархии, была продолжена (а в некоторых случаях начата) их реставрация. Построено множество храмов. В 2009 г. взамен уничтоженного был построен новый Благовещенский кафедральный собор. В 2003 г. Воронеж был выбран столицей празднования Дня славянской культуры и письменности. В 2005 г. в Воронеже состоялся первый Всероссийский фестиваль виолончельного искусства. В 2008 г. городу присвоено почётное звание «Город воинской славы».

С 10 по 17 сентября 2011 г. Воронеж отмечал своё 425-летие. Юбилею города был присвоен статус федерального масштаба, что позволило привлечь крупные инвестиции из федерального и областного бюджетов для благоустройства города.

17 декабря 2012 г. Воронеж стал 15-м в России городом-миллионником.

В современном городе находятся 37 высших учебных заведений и 53 средних специальных учебных заведения, в которых обучаются свыше 127 тысяч студентов. Дети дошкольного возраста посещают 116 детских садов, а 128 школ города посещают около 118 тысяч школьников.

Воронеж является культурным центром Воронежской области. В городе развивается театральное искусство, работают музеи, библиотеки, выставочные залы, действуют кинотеатры, филармония и цирк.





ЛИПЕЦК

Липецк – город в России, административный центр Липецкой области. Является ядром крупнейшей агломерации со специализацией в сфере чёрной металлургии полного цикла; промышленный, агротехнологический и авиационный центр. Город областного значения, образует городской округ.

Липецк – второй по численности населения (490 428 чел.) город в Черноземье, пятый в Центральном федеральном округе и тридцать девятый в России. Важный автотранспортный узел агломерационного и регионального значения, расположенный между федеральными трассами «Дон» и «Каспий», обладает развитой сетью индустриальных железных

дорог, крупнейший перегрузочный тупик. Центр особой экономической зоны промышленно-производственного типа. Один из самых молодых региональных центров России.

В 1702 г. было начато строительство металлургических заводов на реке Воронеж при впадении в неё реки Липовки, синоним от слова липа. Возникшее при заводах селение стало называться Липские (позже Липецкие) Железные Заводы, в 1779 г. преобразовано в город Липецк.

16 сентября 1779 года по указу Императрицы Екатерины II слобода Липские Заводы официально получает статус уездного города Тамбовского наместничества (с 1796 года – Тамбовской губернии) с названием Липецк.



Основное предприятие города – «Новолипецкий металлургический комбинат», также функционирует металлургическое предприятие «Свободный сокол». Машиностроение и металлообработка: Липецкий завод гусеничных тягачей; заводы по производству холодильников и стиральных машин «Indesit Company» и др. Имеются предприятия по выпуску строительных материалов,

производство цемента (Липецкий цементный завод), силикатного кирпича (Липецкий комбинат силикатных изделий), железобетонных конструкций (Завод Железобетон (Липецк), завод по производству несъёмной опалубки ООО «Новтехстрой» и др. Автомобильные дороги имеют выход на федеральные трассы М-4 «Дон» и М-6 «Каспий», а через город проходит трасса Р-119 (Орёл–Липецк–Тамбов).

Основная часть высших учебных заведений находится в областном центре, а всего по области 21 вуз, из них 3 государственных университета, 2 негосударственных



вуза и 15 филиалов (7 государственных и 8 негосударственных). В государственных и муниципальных вузах и филиалах обучается свыше 30 тысяч студентов, ещё примерно столько же – в частных. По состоянию на сентябрь 2012 г. в Липецке насчитывается 66 общеобразовательных учреждений, из которых 6 гимназий, 2 лицея, 51 средняя, одна основная (восьмилетняя), одна кадетская, одна начальная, одна с углублённым изучением



и иностранных языков, две специальные коррекционные и две сменные школы.
В городе работают 10 музеев и 3 театра.



СОДЕРЖАНИЕ

СЛОВО К ЧИТАТЕЛЮ	3
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ	5
О КОЛЛЕКТИВЕ	141
НАШИ НАГРАЖДЕНИЯ	156
ФИЛИАЛ ФКУ УПРДОР МОСКВА-ХАРЬКОВ	
В Г. ВОРОНЕЖЕ	160
ФИЛИАЛ ФКУ УПРДОР МОСКВА-ХАРЬКОВ В Г. КУРСКЕ	172
КИЛОМЕТРЫ СУДЬБЫ СЕРГЕЯ НЕДЯЛКОВА	178
ОТРАДА ЛЬВА ТОЛСТОГО	187
ДОРОЖНЫЕ КАРТИНКИ	188
СЕРПУХОВ	190
ПОЛЕНОВО	192
ГОРОД-ГЕРОЙ ТУЛА	194
ЯСНАЯ ПОЛЯНА	198
ДВОРЕЦ ДЛЯ ЛЮБИМОЙ	200
КУЛИКОВО ПОЛЕ	202
ЗЕМЛЯ ТУРГЕНЕВА	206
БОЛХОВ	209
МЦЕНСК	210
ПОСЛЕДНИЙ ПРИЮТ ПОЭТА	213
ОРЁЛ	216
ВЯЖИ – НАЧАЛО СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ОПЕРАЦИИ «КУТУЗОВ»	221
НОВОСИЛЬ	224
СУДБИЩЕНСКОЕ СРАЖЕНИЕ	228
ЛИВНЫ	230
ДМИТРОВСК	234
ДУХОВНЫЙ ЦЕНТР РОССИИ	237
ОТСЮДА НАЧИНАЛАСЬ ПОВЕДА	241
ЗДЕСЬ ПРОБУДИЛАСЬ МУЗА	243
ТРИУМФАЛЬНАЯ АРКА	245
РЫЛЬСК	247
МАРЬИНО	250
КУРСКИЕ СОЛОВЬИ	253
К СЕВЕРУ ОТ БЕЛГОРОДА	256
БЕЛГОРОД	259
ДИОРАМА «ОГНЕННАЯ ДУГА»	262
ЭКИПАЖ ЕКАТЕРИНЫ ВЕЛИКОЙ	264
НА ЗАРЕ «ПЕРЕСТРОЙКИ»	266
ПОСЛЕДНИЙ ПУТЬ МОНАРХА	269
ВОРОНЕЖ	270
ЛИПЕЦК	276
СОДЕРЖАНИЕ	279



ЛЫСЕНКО Александр Иванович родился в 1951 г. в селе Назарове Красноярского края. С 1965 г. живёт в Орле. Окончил в 1972 г. Орловский государственный педагогический институт, в 1991 г. – аспирантуру ВНИИТЭ в Москве. Работал учителем, директором областного драматического театра имени И.С. Тургенева, научным сотрудником ИПИАН СССР. Один из основателей издательства «Вешние воды» и его директор со дня создания, член Союза писателей России и Академии Российской литературы, лауреат литературных премий. Автор книг «Неутомимый труженик» (к 100-летию орловского трамвая), «Почётные граждане города Орла», «Болхов. Колокольное имя твоё», «Москва–Харьков. Симфония российских дорог», «Гимн строителю», «Орёл», «Золотой запас России», «Достопримечательности Орловского края», «Книги Орловских писателей на рубеже столетий», «Пульс Юности». Соавтор книг «Популярная эргономика», «Орловская губерния. Страницы фотолетописи», автор идеи и автор текста первого и второго изданий «Орёл вчера и сегодня». Названные книги вместе с книгами орловских писателей и художников были представлены на книжных выставках в Москве, Санкт-Петербурге, Германии, Франции, Китае, Швейцарии, Индии, Испании, Италии, США, Англии и в других странах.



АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ ЛЫСЕНКО

ФКУ Упрдор Москва–Харьков: СКВОЗЬ ПРИЗМУ ВРЕМЕНИ

Ответственный за выпуск А.И. Шубин
Технические редакторы О.И. Гладкова,
Н.М. Крыжановская
Дизайнеры, художественные редакторы
О.И. Гладкова, А.П. Литюга
Корректоры И.А. Лысенко, А.А. Гудкова

Издатель И.А. Лысенко

Сдано в набор 30.07.2023.
Подписано в печать 29.08.2023.
Печать офсетная. Бумага мелованная. Формат
60x90¹/₂. Объём 46.7 усл. печ. л. Тираж 500 экз.,
заказ № __

Отпечатано в ООО «Офсетная типография»
302028, Орловская область, г. Орёл,
ул. Сурена Шаумяна, 35, пом. 206.