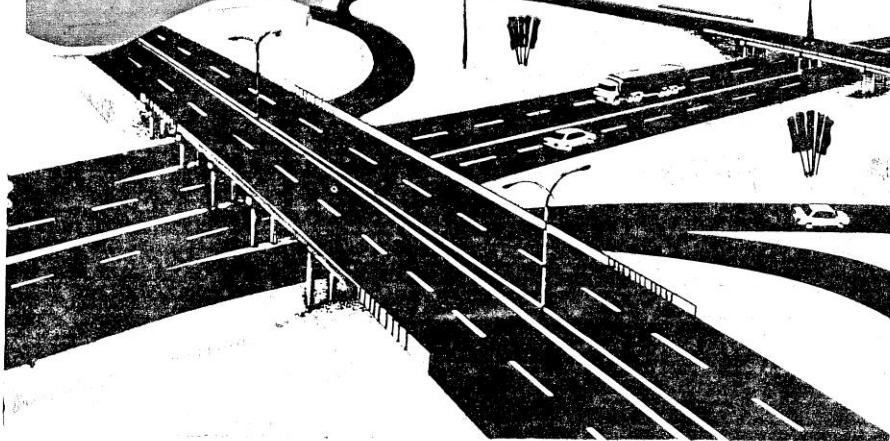


# КАМ ДОР СТРОЮ 10 ЛЕТ



## СЛАВА СТРОИТЕЛЯМ ДОРОГ!

На берегу широкой Камы,  
Своим традициям верны,  
В немом кольце полей овсяных  
Лежали старые Челны.

Ничто не трогало покоя  
Челнинских тихих вечеров,  
Лишь голоса идущих с поля  
Да пароходный рев гудков.

Менялась мало та картина,  
Но вот решила вся страна,  
Что эта камская равнина  
Для дел великих создана.

Слетелись сердцем молодые,  
Призыв принявшие душой.  
Готовы руки золотые  
Вершить с любовью труд большой.

Дороги новой лента вьется,  
Как серп луны, пролеги враж,  
А с высоты уже смеется,  
Блестя, двенадцатый этаж.

Спаяли дело мы со словом.  
Несокрушимых нет преград.  
Как серпантином, окольцован  
Дорогами наш Автоград.

Надежда ФОМИНА,  
инженер лаборатории СУ-930.

## ВЫПОЛНЯЯ РЕШЕНИЯ ПАРТИИ



**В. БОРИСОВ,**  
управляющий трестом Камдорстрой

ботали самоотверженно, каждый понимал, что от него зависит успех стройки. И через десять дней трехкилометровая трасса была продолжена. Строителям была предоставлена возможность начать широким фронтом работы на возведении первого жилого комплекса будущего города.

Но ежедневно возрастающие темпы строительства автогиганта и города требовали увеличения в два-три раза объема автодорожного строительства. Для выполнения этих задач в декабре 1971 года было принято решение о создании Камского треста автодорожного строительства — Камдорстрой.

Создание единого, сплоченного, боеготового коллектива стало главной задачей администрации, партийной и общественных организаций треста. Поначалу не хватало квалифицированных рабочих и специалистов. Кадровую проблему удалось решить, обучая людей дорожному делу на курсах при министерстве. Со всех концов страны съезжались к нам опытные инженеры и техники.

Теперь наш трест — интернациональный коллектив и насчитывает более двух тысяч человек. У нас трудятся представители 23 национальностей и народностей.

За эти годы была создана и мощная промышленно-техническая база для

обслуживания и ремонта техники. Была проведена большая работа по комплексной автоматизации процессов приготовления цементобетонных смесей, повышению их морозостойкости, что позволило не только увеличить выпуск продукции на 10 процентов, но и вести строительные работы в зимнее время.

С января 1974 года трест перешел на новые условия планирования и экономического стимулирования. Это позволило увеличить производительность труда, улучшить качество работы. Именно тогда мы широко начали внедрять бригадный подряд.

Коллектив треста активно поддерживал и распространял все ценные начинания передовиков производства города и сам не раз выходил инициатором интересных починов. В эти годы партийная, профсоюзная и комсомольская организации проводили большую организаторскую и

массово-политическую работу в трудовых коллективах.

В авангарде соревнующихся шли наши кадровые рабочие: водители Л. Г. Новиков, А. И. Казаков, бригадир бетонщиков К. П. Ободзинская, ветеран войны Н. К. Курбанов, бригадиры асфальтобетонщиков Н. Н. Федорина, бетонщиков М. А. Салихова, слесарь С. И. Лаушкин и многие другие.

За это время 98 инженерно-технических работников и служащих были выдвинуты на руководящие должности. Среди них В. В. Емельянов, П. П. Чернов, А. А. Федоров, О. И. Малобородский, В. И. Забодуров, а товарищи В. И. Луговской, В. Д. Кривильников, Г. Г. Ганцев, А. А. Горючен стали руководителями трестов.

Самоотверженный труд двухтысячного коллектива дорожников увенчался успехами. Задание девятой пятилетки было выполнено досрочно, особенно сверх плана по объему 4,2 миллиона рублей на строительномонтажных работах.

В десятой пятилетке перед коллективом треста были поставлены еще более ответственные задачи. Особенно напряженным был для нас 1976 год — год ввода в экс-

плуатацию первой очереди КамАЗа. Надо было успеть сделать все внутривзводские дороги, без которых пуск завода был невозможен. Расширилась география строительства. Мы должны были начать строить дороги в Набережных Челнах, Нижнекамске, Актаныше, Сарманове, автодороги в Бегшево, Казань.

Учитывая возросшие задачи, коллектив треста принял на себя повышенные обязательства: осветить сверх плана один миллион рублей на объектах КамАЗа. Было развернуто действенное социалистическое соревнование среди коллективов, вся организаторская и массово-политическая работа в массах была подчинена выполнению тематических заданий.

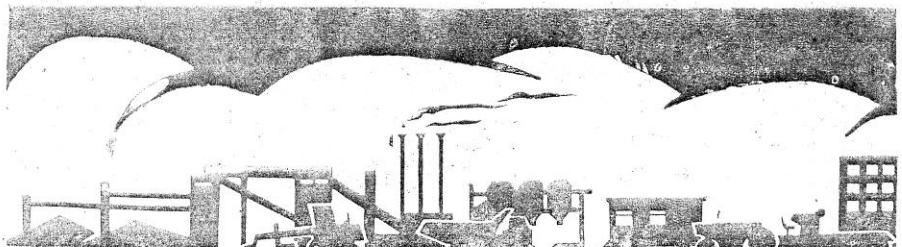
Наш коллектив в числе других коллективов города стал инициатором почина «К открытию XXVI съезда партии — второй очереди КамАЗа быть!». Все коллективы треста по-ударному работали на мусковых объектах. Труд их увенчался успехом. Одним из первых в Минтрансстрое мы рапортовали Родине о досрочном выполнении заданий десятой пятилетки. Наш коллектив был занесен в летопись трудовых достижений Мини-

стерства транспортного строительства.

В своем партийном секретариате ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев в героической труд участвовал строительства КамАЗа назвал подвигом на Каме. Эта высокая оценка относится и к труду коллектива дорожников, который на всех этапах с честью выполнял ответственные задания партии и правительства. Об этом красноречиво говорят факты. За десять лет коллектив треста 14 раз выходил победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании дорожников страны.

Конечно, без огромной помощи ЦК КПСС, обкома, горкома КПСС, Минтрансстрое нам трудно было бы решать свои задачи.

Включившись во Всесоюзное социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана на 1981 года и заданий одиннадцатой пятилетки в целом, коллектив треста вновь показывает подлинные образцы героического труда, и нет сомнения в том, что дорожники выполнят все задачи, которые поставит перед ними партия.



Нашему тресту Камдорстрой исполнилось десять лет. Отмечая этот юбилей и анализируя сделанное за эти годы, убедаешься, что мы, строители дорог, внесли весомый вклад в выполнение ответственной задачи партии и правительства по сооружению КамАЗа и города Набережные Челны, успех строительства которых в огромной степени зависел и от состояния дорог.

Пришлось начинать с нуля. Первым и важнейшим объектом стала прокладка автомагистрали № 1, которую возводил коллектив СУ-852, и уже к началу развертывания фронта работ на площадке будущего завода в 1970 году было открыто рабочее движение строительной техники и транспорта по ее первой очереди.

Когда началось строительство нового города, вновь нужно было прокладывать дороги в кратчайшие сроки. Люди ра-

# На переднем крае



Сложные задачи решал коллектив Камдорстрой в течение десяти лет со дня своего образования. Это обеспечение транспортных сооружений автомагистралей и города. Для претворения намеченного в жизнь нужно было привести в действие и поставить все внутренние резервы, мобилизовать усилия коммунистов, всех трудящихся. Именно этому и была направлена повседневная деятельность партийной организации, парткома треста. Регулярно проводились открытые партийные собрания, собрания трудовых коллективов, партийно-хозяйственные активы, на которых рассматривались итоги хозяйственной деятельности, намечались мероприятия по безусловному выполнению принятых обязательств. Было определено место каждого коммуниста, каждого работника в выполнении планов бригад, участков, управлений и треста в целом.

В ответственные моменты строительства партийная организация старалась сосредоточить силы коммунистов, трудовых коллективов на главных направлениях строительства.

Цеховые партийные организации, партийные группы главное внимание уделяли организаторской и политической работе с людьми, мобилируя их усилия на выполнение поставленных задач. Ориентир был взят на внедрение передовых методов труда.

В основе успехов дорожников — действительно социалистическое соревнование коллективов треста.

Осуществляя повседневное руководство социалистическим соревнованием, партийный комитет стремился и стремится довести до сознания каждого члена коллектива важность стоящих задач, помочь в соревновании широкий круг рабочих, инженерно-технических работников и служащих. Самыми массовыми видами соревнования являются соревнования за звание лучших среди бригад, строительных управлений, за право быть награжденным переходящим Красным знаменем Минтрансстроя СССР и ЦК профсоюза. Трестом заключены взаимные договоры на соревнование с коллективами Куйбышевдорстрой, Уфимдорстрой, Каздорстрой. И приятно отметить, что наш коллектив постоянно является лидером этого соревнования.

Партийный комитет всегда старался вовремя поддерживать и распространять ценные начинания и инициативы. Благодаря авангардной роли коммунистов, передовиков производств любое соревнование наполнялось живыми конкретными содержанием, знало за собой людей и в конечном счете способствовало выполнению наших планов и обязательств.

Надо отметить активную работу коммунистов Р. Р. Сагитдинова, В. В. Филатова, Х. А. Вахитова, З. Р. Рамазанова, П. М. Олейника, В. С. Шепоренко, Л. А. Смирнова, Л. В. Иванова. Умелыми партийными вожаками зарекомендовали себя секретари партийных организаций А. Буренина, А. Кузнецов и другие.

Партийный комитет большое внимание уделял и массово-политической работе. Сегодня ее ведут 125 агитаторов, политинформаторов и пропагандистов, которые своим живым словом стараются донести до масс все новое, передовое.

В настоящее время в тресте насчитывается 210 коммунистов. Это значит, что каждый десятый у нас коммунист. Они объединены в шести партийных организациях и 11 партгруппах. Чтобы члены партии еще более успешно решали хозяйственные и идейно-воспитательные задачи, партком усилил контроль за их деятельностью, улучшил расстановку коммунистов там, чтобы они были в

каждом трудовом коллективе.

Одно из главных направлений в работе парткома — это руководство комсомолем и другими общественными организациями. Комсомольская организация насчитывает в своих рядах 150 комсомольцев, а всего в тресте трудится 600 юношей и девушек, показывая образцы ударного труда.

В соревновании комсомольцев и молодежи страны за достойную встречу XXVI съезда КПСС и за право быть сфотографированным у Красного знамени ЦК ВЛКСМ, побывавшего в космосе, завоевали В. Терехов, В. Семухев, И. Ногаулин, В. Петев, Ю. Головцев.

Сегодня комсомольцы и молодежь треста встали на трудовую вахту и трудятся под девизом «XIX съезду ВЛКСМ — 19 ударных недель!».

Всякое место в работе комитета ВЛКСМ занимают и такие вопросы, как военно-патриотическое воспитание молодежи, повышение их общеобразовательного уровня. В этом им помогают ветераны войны и труда, 112 наставников нефтяников над 160 молодыми рабочими.

Выполняя решение XXVI съезда партии, партком, партийные организации разработали конкретные мероприятия. Наряду с повышением производительности труда на всех участках особое внимание уделяется улучшению условий труда и быта, решению социальных вопросов.

Для коллектива треста, всех коммунистов нет более высокой и ответственной задачи, чем успешное выполнение заданий 1981 года и одиннадцатой пятилетию в целом.

**Ф. ЛУТФУЛЛИН,**  
секретарь парткома треста.

На снимках: сверху — идет заседание парткома; внизу — политбеседа с рабочими цементобетонного завода проводит бригадир З. Г. ГАЛИМОВ.



# ВСЕ НАЧИНАЕТСЯ С ДОРОГИ...

## 1971

14 августа 1969 года было принято постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о строительстве в городе Набережные Челны комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей, а уже 19 ноября этого же года коллектив дорожников начал прокладку первой автомагистрали.

Вот как описывает этот период в своей книге «Подвиг на Каме» первый секретарь горкома КПСС Р. К. Беляев:

«В суровую осень 1969 года дорожники СУ-852 треста Камдорстрой приступили к прокладке дороги № 1. В зимние месяцы им предстояло соединить Альметьевское шоссе от юго-западной оконечности города с Орловской временной дорогой, к строительству которой приступило управление Спецстрой.

Дует резкий ветер, обжигая лицо. Рев машины оглушает. Высоко задрыв бузува, «БрАЗы» сваливают песок, щебень. Бульдозеры тут же в лоб атакуют кучи. Неповоротливые катки, словно огромные жуки, медленно утюжат дорожное полотно, уходящее все дальше и дальше...».

Успех строительства КамАЗа в огромной степени зависел от дорог, прокладывая которые требовалось опережающими темпами. Перед тружениками Минтрансстроя СССР была поставлена первоочередная задача обеспечения провозов транспорта на строительные объекты, железнодорожные станции, базы строительной индустрии, площадки нового города.

17 февраля 1971 года был вынут первый ковш земли на месте будущего нового города. Сюда спешно строилась дорога.

Но задачи возведения автогиганта и нового города требовали еще большего ускорения автодорожного строительства. А это возможно было только путем концентрации мощностей дорожностроительных подразделений.

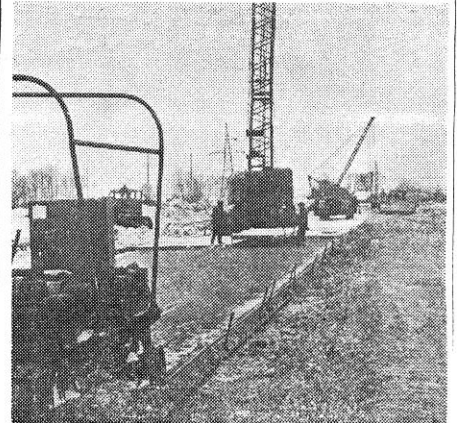
В помощь строительному управлению № 852 в Набережные Челны из Белоруссии было передислоцировано СУ-817. В декабре 1971 года для обеспечения выполнения возросшего объема работ по строительству автодорог КамАЗа на базе СУ-852, СУ-817, механизированной колонны № 160, автобазы № 48, конторы материально-технического снабжения был организован Камский трест автодорожного строительства — Камдорстрой.



В коллективе треста немало людей, чей труд является примером для остальных. У передовиков учатся, перенимают их опыт. Одним из правофланговых соревнования является бульдозерист СУ-852 В. А. СЫЧЕВ.

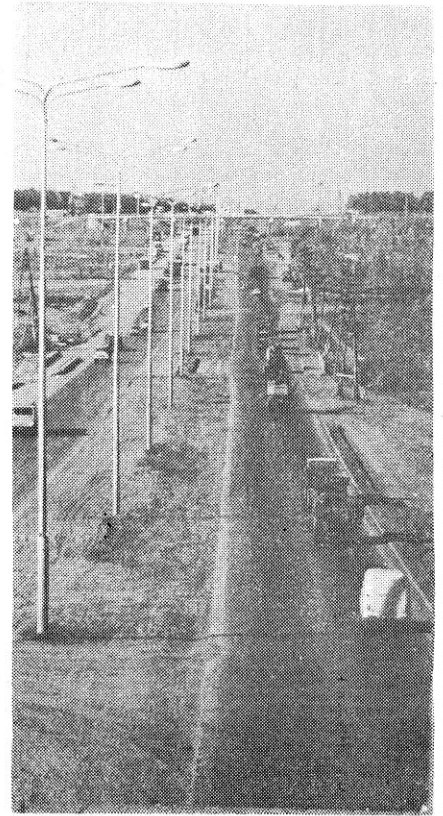
На снимке сверху: лучший бульдозерист СУ-852 В. А. СЫЧЕВ с товарищами.

ВЧЕРА И СЕГОДНЯ



Первым крупным объектом для коллектива треста стала автодорога № 1.

На снимках: сверху — велел первый асфальтобетонный покрытие полотна железобетонными плитами ПАВ-14; внизу — автодорога № 1 сегодня.





## ВЧЕРА И СЕГОДНЯ

1972 год — первый год деятельности треста — был очень напряженным. По дорожникам не допускали послабления ни на одном участке и одерживали свои первые победы. Первоочередное внимание было обращено на работу машин и механизмов, увеличение смещности их работы, рост производительности труда. Несмотря на сложные погодные условия зимы 1972 года, работы велись круглогодично. В авангарде социалистического соревнования были специализированная бригада по выпуску цементобетона З. Г. Гайдаря из СУ-852, коммандант бригады плотников Г. К. Терехова из СУ-87, специализированная бригада водителей Н. В. Иванова из автобазы № 48.

Успех разворота работы привнес в первую очередь от кадров, от формирования боеспособных, сильных трудовых коллективов. Это с самого начала стало главным направлением в деятельности администрации в партийного комитета треста. Коллектив комплектовался работниками, имеющими опыт строительства Волжского автозавода, специалистами из других организаций Минтрансстроя СССР.

Остро ощущались недостаток энергоресурсов, отсутствие технической базы строительства, нехватка квалифицированных рабочих кадров, механизаторов и инженерно-технических работников, имеющих опыт строительства автодорог первой категории. Многие поступающие не были знакомы с работой, которую должны были выполнять, не имели специальных знаний, квалификации. Всем им нужно было их научить, слепить в коллективы. За короткий срок удалось подготовить и переподготовить сотни механизаторов, сделать их настоящими дорожниками. В 1973 году средний взаряд рабочих приблизился к среднему взаряду выполняемых работ.

Характерной чертой того времени являлось расширение диапазона труда рабочих, совмещение двух и более профессий. С этой задачей помогла справиться организация при тресте учебного пункта.

Постепенно достигалась согласованность в действиях всех коллективов, укрепилась дисциплина труда, повысилась организация строительного производства. Ежегодно в трест прибывало до 1000 человек. Всех их нужно было принять, разместить, включить в рабочий ритм стройки. Приходилось нелегко, однако правильная кадровая политика приносила все более ощутимые плоды.

Одновременно приходилось решать и другую важ-



За короткий срок была создана крупная производственная база, трест пополнился квалифицированными работниками, что позволило широким фронтом начать прокладку дорог в жилых районах города.

На снимках: слева — укладка бетонного полотна на проспекте М. Джаляля; внизу — центральный проспект поселка ГЭС сегодня.

ную проблему — расширение и укрепление промышленной базы.

По мере развертывания работ увеличивалась потребность в асфальтобетоне и цементобетоне. Назрела необходимость перестройки производственно-технических мощностей для обслуживания и ремонта техники.

В первые же годы был расширен асфальтобетонный завод с 2 до 4-х установок Д-597. Были построены эстакада для разгрузки щебня, котельная, создан ремонтно-механическая мастерская для СУ-817, складские помещения. Было закончено сооружение гаража на 250 машин, продвинулось строительство базы технической эксплуатации строймашин.

Принятые меры позволили в 1972 году увеличить производство асфальтобетонной смеси по сравнению с 1971 годом на 102 тысячи тонн, производство цементобетонной смеси соответственно на 38 тысяч кубических метров.

В целях упрощения системы управления технологическим процессом приготовления цементобетонных смесей, повышения культуры производства и снижения трудозатрат в 1972 году были проведены работы по комплексной автоматизации на цементобетонном заводе СУ-852. Были автоматизированы дробильно-сортировочный и дозировочный участки, смесительное отделение, склад цемента и подача цемента к смесителям. В результате авто-

матизации на заводе высвободилось 6 человек обслуживающего персонала.

В целях повышения морозостойкости бетона и его удобоукладываемости весь объем цементобетонных смесей приготавливался с комплексными поверхностями — активными добавками. Это дало возможность производить укладку цементобетонных смесей и в зимний период, что значительно удлинило строительный сезон.

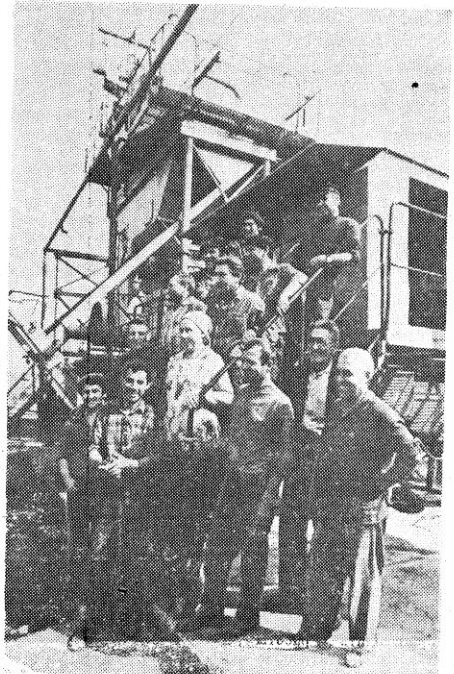
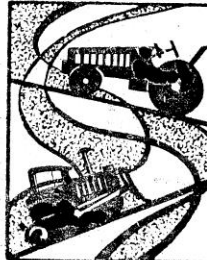
Для повышения производительности асфальтобетонных заводов и снижения трудозатрат была произведена реконструкция смесителей асфальтобетона Д-597А.

Все эти меры способствовали повышению производительности труда, улучшению качества смесей, уменьшению числа обслуживающего персонала на заводах, сокращению потребности в транспорте, повышению культуры производства и улучшению условий труда дорожников.

В кратчайшие сроки была создана сильная производственная база, введены в строй и технические перевооружены асфальтобетонные и цементобетонные заводы, реконструированы и построены заново производственные комплексы, оснащенные технологическим оборудованием для ремонта и эксплуатации дорожных машин, санитарно-бытовыми помещениями, построены типовые гаражи, оборудованы полигоны, железнодорожные туники. Индустриализация дорожного строительства в значительной мере помогла резко увеличить объемы выполняемых работ.

Значительный вклад в создание современной производственной базы внес первый главный инженер треста Иван Сидорович Аржаев.

Несмотря на крайнюю потребность в промышленной и производственно-технической базе, было принято решение отказаться от строительства



временных зданий и сооружений, и можно считать заслуженным тот, что в настоящее время на промбазе нет «времянок».

Стройка на Каме была одной из крупнейших и важнейших в девятой пятилетке. КамАЗу постоянно оказывали внимание ЦК КПСС и Совет Министров СССР. Всестороннюю помощь строению оказывало руководство Минтрансстроя СССР.

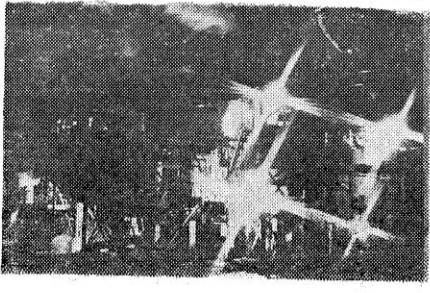
Уже в первые годы своего существования коллектив зарекомендовал себя одним из лучших в системе Минтрансстроя. На верхнем снимке запечатлен момент очередного вручения переходящего Красного знамени, которое вручает коллективу член коллегии Министерства, начальник Главзапсибстроя Ю. Ф. ЧЕРЕДНИКОВ.

Бесперебойно работают предприятия промышленной базы управлений треста, обеспечивая бетонными смесями

строителей дорог. На среднем снимке: передовое звено В. В. ФИЛАТОВА с асфальтобетонного завода СУ-817.

Строительство дорог в Прикамье находится под постоянным вниманием Минтрансстроя СССР. На нижнем снимке: в Набережные Челны прибыл первый заместитель министра Н. П. ЛИТВИН.

На нижнем левом снимке: в строительный сезон круглые сутки работают предприятия промышленной базы.





# 1973

Темпы строительства росли с каждым днем. 31 мая 1973 года была достигнута рекордная выработка на строительстве КамАЗа — 1 миллион 550 тысяч рублей в сутки. Не малый вклад в этот рекорд внесли и труженики Камдорстроя.

Из-за отсутствия в начальный период подъездных дорог дорожно-строительные работы велись в условиях интенсивного движения транспорта. Учитывая это, а также бурные темпы и сжатые сроки строительства, коллектив разработал и осуществил новую, наиболее прогрессивную форму организации работ — стадиное строительство автомобильных дорог. Это позволяло открывать рабочие движения для строительного транспорта по цементобетонному основанию с последующим устройством по нему асфальтобетонного покрытия в завершающий период строительства.

Внедрение двухстадийного строительства автодорог и городских магистралей позволило значительно сэкономить государственные средства и обеспечить надежное состояние дорог после завершения интенсивного периода строительной техники.

Особое внимание обращалось на снижение себестоимости строительно-монтажных работ и расход фонда заработной платы. В соответствии с этим были разработаны и планы оргтехмероприятий, где особое внимание уделялось повышению уровня механизации на погрузочно-разгрузочных работах, сокращению простоев машин, механизмов и авто-транспорта за счет лучшей организации работ, внедрению прогрессивной технологии и передовых методов строительства.

Снижение затрат по материалам достигалось путем широкого применения местных строительных материалов. Использование разведанного песчаного карьера в Сидоровке и песчаных грунтов вертикальной планировки в районе литейного завода позволило значительно сократить транспортную схему по завозке грунта и производить работы круглогодично, что значительно сократило сроки продолжительности строительства высших промышленных автодорог.

Для оперативного руководства работой строительных управлений и участков, контроля за выполнением графика доставки материалов на строящиеся объекты и координации совместных действий строительных управлений и участков внедрялась диспетчерская служба. Она обеспечивала ритмичность строительно-монтажных работ путем регулирования и контроля за выполнением оперативных планов и графиков производства и за обеспечением материально-техническими ресурсами, согласовывала работу всех подразделений, а также подсобных производств и обслуживающих хозяйств. Все это осуществлялось на основе четкой и своевременной оперативной информации, получаемой по каналам диспетчерской связи.

В целях обеспечения ритмичности строительного процесса доставка

стройматериалов на объекты осуществлялась по недельно-суточным графикам. Это потребовало решения новых задач от руководства автобазы: ликвидации встречных и нерациональных перевозок, сокращения порожних пробегов, внедрения метода перевозки палачных грузов комплексными бригадами. Повысилась роль ежедневного контроля, контроля исполнения принятых решений, а это ориентировало работу каждого работника на осуществление и выполнение общих задач, стоящих перед трестом.

Надежная работа диспетчерской службы давала возможность с наименьшей потерей времени организовать производство работ на строительных объектах и в случае необходимости направлять транспорт и механизмы на тот или иной объект для выполнения работ, предусмотренных графиком. Это позволяло тресту организовать постоянный контроль за ходом выполнения плана строительства всех объектов.

По итогам работы в первом квартале 1973 года коллективу треста было присуждено второе место по Минтрансстрою, по итогам второго квартала — первое место с вручением переходящего Красного знамени Минтрансстроя и ЦК профсоюза.

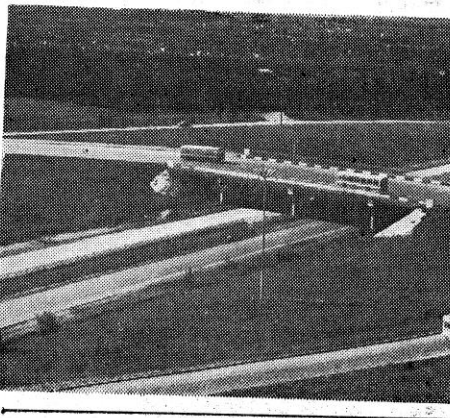
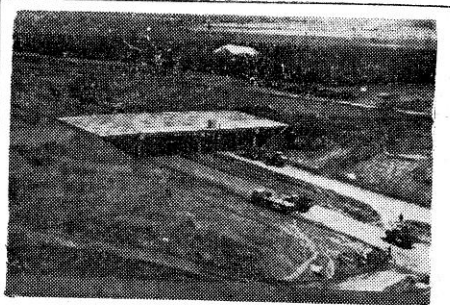
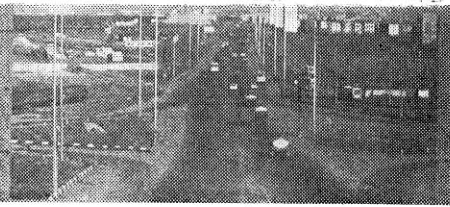


Профессия газосварщика — одна из главных в дорожном строительстве. В коллективе треста немало мастеров газовой горелки.

На снимке: газосварщик СУ-852 Ф. Ф. НУРЫТДИНОВ, Т. Т. ТИМЕРГАЗИН и А. М. ЗАЛЯТДИНОВ. Они производят основную часть сварочных работ в управлении.

На снимке справа: ветеран войны и труда, механик СУ-852 М. Г. ГАБДРАХМАНОВ.

На снимке внизу: въезд в город со стороны Альметьевского шоссе.



# 1974

С января 1974 года трест перешел на новые условия планирования и экономического стимулирования. Подготовительная работа по переходу на новые условия и выполнение намеченных мероприятий позволили коллективу треста улучшить экономические показатели, определяющие хозяйственную деятельность. План строительно-монтажных работ по генподряду был выполнен на 106 процентов, в том числе собственными силами на 102 процента. Были введены в действие 34 километра автодорог, два пешеходных перехода, два моста введённых основных фондов составила 30,5 миллиона рублей. Объекты были введены с оценкой «хорошо» и «отлично». Прибыль по сданым заказчику работам составила 2,2 миллиона рублей. Рентабельность составила 12,2 процента против 10,7 процента в 1973 году. Выработка на одного рабочего на строительно-монтажных работах повысилась на 16 процентов по сравнению с 1972 годом. Все подразделения треста работали рентабельно, были выполнены все установленные технико-экономические показатели, расширился и улучшился хозрасчет в строительстве.

Результаты работ бригад Н. И. Филатова, К. П. Ободзинской, Н. Н. Федори-

## ВЧЕРА И СЕГОДНЯ

В ходе строительства напряженный транспортный участок образовался у въезда в город со стороны Альметьевского шоссе. За короткий срок коллектив треста соорудил здесь сложные объекты транспортной развязки с двумя мостами, обеспечившими пересечение дорог в двух уровнях.

На снимке сверху: гордость коллектива треста, ветераны войны и труда — плотник автобазы № 48 А. Х. ГАРАЕВ, пенсионер С. Д. ЗАРИНОВ, зам. начальника СУ-930, Герой Советского Союза П. М. ЯКУПОВ, сторож М. К. КАШАНОВ, мастер учебного пункта И. П. ТАГАБАРИН и слесарь автобазы № 48 Н. В. ЗУБАРЕВ.

На снимках внизу: бригадир укладчиков бетона из СУ-817 К. П. ОБОДЗИНСКАЯ; прокладка дороги на территории объединения Нижнекамнефтехим.

ной, Д. С. Саитова, работавших по бригадному подряду, показали эффективность метода хозрасчета.

Бригадир подряда получил распространение и на автомобильном транспорте. В автобазе № 48 подрядные договоры заключили бригады водителей Л. П. Бранченко, М. А. Гордиенко, М. Г. Яковлева и А. С. Сачко и добились высоких производственных показателей.

Значительное развитие в автобазе получил агрегатный метод ремонта автомобилей. Для перевозки массовых строительных грузов успешно применялись самосвальные автопоезда с двухосными прицепами. Своими силами было изготовлено 14 самосвальных одноосных прицепов.

Все более грузонапряженнее становились внешние дороги, питающие и соединяющие стройку с другими городами страны. Ведь грузы для КамАЗа шли буквально со всех концов Советского Союза.

Тресту было поручено начать реконструкцию существующей автодороги Набережные Медны—Заниск

— Альметьевск на участке до аэропорта Бегисшево со строительством второй полосы. В связи с этим в апреле 1974 года было организовано третье по счету строительное управление № 930 с дислокацией на станции Круглое Поле. Молодой коллектив под руководством начальника СУ И. А. Семиволкова и секретари парт-организации Героя Советского Союза П. Я. Якупова с первых дней успешно обеспечивал досрочный ввод производственных мощностей, высокие темпы роста производительности труда и эффективность производства, хорошее качество строймонтажных работ. За короткий срок здесь были построены ремонтно-механическая мастерская, материально-

технический склад, два асфальтобетонных смесителя, автобусовая. Рос и благоустроивался жилой поселок.

Труженики СУ-930 внесли существенный вклад и в развитие флагмана нефтехимической промышленности страны — Нижнекамского нефтехимического комбината. Они ввели в эксплуатацию около 50 километров автодорог к заводу производственного объединения Нижнекамнефтехим.

В 1974 году победителем в социалистическом соревновании среди строительных управлений треста стал коллектив СУ-817 (В. И. Забидаров, А. М. Цыганков, П. В. Селашев). Этому коллективу было присуждено переходящее Красное знамя треста и обкома профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог.

Бригада Л. Г. Новикова из автобазы № 48 по итогам соревнования за 1974 год была признана лучшей бригадой и награждена переходящим Красным знаменем обкома КПСС, Совета Министров ТАССР и областного совета профсоюза.

По итогам работы за первый квартал 1974 года тресту присуждено 3-е место во Всесоюзном социалистическом соревновании организаций Минтрансстроя СССР, за второй и третий кварталы — второе место.



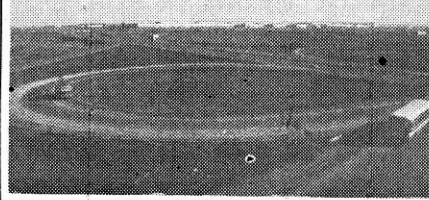




ВЧЕРА И СЕГОДНЯ



На снимках: сверху—строительство автодороги в районе автозавода; внизу—участок развязки сегодня.



## 1975

1975 год ознаменован развертыванием социалистического соревнования за достойную встречу XXV съезда КПСС. Десятки ценных починов были рождены в бригадах. Грудные коллективы настойчиво изыскивали резервы производства, работали под девизом: «Пусковые объекты 1975 года — досрочно!»

В июле подразделения треста встали на трехмесячную ударную трудовую вахту в честь XXV съезда партии и решили внести свой вклад в обеспечение выпуска первой партии «КамАЗов» к открытию форума коммунистов.

На ударной вахте были достигнуты высокие производственные показатели. Например, звено в составе экскаваторщиков И. И. Ларионова и водителя шести автомобилей «КрАЗ» из СУ-930 за 30 дней выполнило квартальное задание. На автодороге Набережные Челны — Бегшево звено обеспечило укладку 24 тысяч кубометров грунта вместо 8 тысяч по норме.

Образцы самоотверженного труда показали коллективы бригад водителей Л. Г. Новикова, машиниста экскаватора А. В. Комарков, Р. М. Сагадиев, С. И. Агапов, машиниста бульдозера В. А. Попов, М. И. Нуриев, А. А. Янов, В. М. Столяров, А. Н. Лавкин, В. А. Сычев, П. С. Филатов и многие другие.

В ходе предсъездовского социалистического соревнования на решающих участках была обеспечена круглосуточная работа дорожно-строительных машин, механизмов и автомобильного парка.

В 1975 году заработали асфальтобетонные заводы в СУ-930, и первые тонны чернощебеночной смеси были уложены в автодорогу до аэропорта Бегшево. Введено 20 километров автомобильных дорог, три развязки в разных уровнях, пять подземных пешеходных переходов.

Задания пятилетки были выполнены досрочно;

по генполю — к 20 октября, собственными силами — к 14 ноября.

Достигнутые в девятой пятилетке успехи — это результат самоотверженного, высокопроизводительного труда двухтысячного коллектива рабочих и служащих, инженерно-технических работников, широкого размаха социалистического соревнования, творческого использования передового опыта дорожного строительства, большой организаторской и политической работы партийной, профсоюзной и комсомольской организации треста.



## 1977

1977 год — год юбилей Октябрь и принятия новой Конституции СССР — вошел в историю треста выполнением повышенных обязательств. Предусматривалось значительное увеличение ввода автомобильных дорог, тоннелей, объемов по внутризаводским дорогам КамАЗа. Трест приступил также к строительству автодорог и магистралей по титулу завода транспортного электрооборудования.

Для выполнения этих ответственных задач были успешно использованы новые резервы.

За год было построено 65 километров дорог с покрытиями по новой технологии и укладки асфальтобетона, что дало экономии 500 рублей на каждую тысячу тонн выпускаемой смеси.

Десять бригад общей численностью 220 человек,



На снимках: выпуск накануне XXV съезда КПСС первых камских большегрузов явился большой трудовой победой строителей КамАЗа, большой вклад в которую внесли и труженники Камдортреста; передовики производства треста бригадир СУ-930 С. М. САГИТОВА и водитель автобазы № 48 Н. В. ПУЧКОВ; управляющий трестом В. БОРИСОВ вручает Диплом Минтрансстроя передовому механизатору СУ-930 П. М. ТОЛЧЕВУ; внизу справа — автомагистраль проспекта Мира.

## 1976

1976 год был годом завершения строительства и ввода в действие первой очереди КамАЗа по выпуску 75 тысяч автомобилей и 115 тысяч дизельных двигателей в год. Строители-дорожники жили и трудились в едином ритме со всеми строителями КамАЗа, со всей страной, отдавая силы и знания успешному выполнению плановых заданий и социалистических обязательств. Как известно, без внутризаводских дорог не могло быть и пуска КамАЗа, поэтому на завершающей стадии усилили подразделения треста были сконцентрированы на этих объектах.

На последнем этапе сда-

чи первой очереди антигиганта по инициативе передовых коллективов была объявлена стодневная ударная вахта. Итоги трудового соперничества рассматривались каждую неделю: были приведены в действие все средства гласности, материальные и моральные факторы оценки труда. 25 декабря 1976 года Государственная комиссия с высокой оценкой приняла в эксплуатацию первую очередь Камского комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей.

За большой вклад в эту трудовую победу 56 работников треста были награждены орденами и медалями СССР. Коллективу треста в торжественной обстановке было вручено памятное Красное знамя горкома КПСС и горисполкома.

## 1978

переведенных на бригадный подряд, выполнили объем строительно-монтажных работ на 7,2 млн. рублей. Получило дальнейшее развитие вовлечение в русло хозрасчета других участков производства, непосредственно связанных с деятельностью бригад, занятых на строительстве автодорог.

Значительное изменение получил подход к использованию кадров. Назначение на должность бригадира квалифицированных специалистов позволило значительно поднять уровень организации труда рабочих в бригадах, повысить качество учета и отчетности по расходованию строительных материалов и использованию машин и механизмов, повысить качество строительно-монтажных работ. В результате бригады Каленова Ф., Янова А., Новикова Л., Салимуллина Р. и многие другие показывали пример творческого отношения к делу. В 1,5–2 раза перекрывали они нормы выработки.

Благодаря всем этим мерам, коллектив треста добился в 1977 году больших успехов и выполнил поставленные перед ним задачи. По итогам квартала за первый квартал тресту было присуждено второе место во Всесоюзном социалистическом соревновании, а по итогам второго и третьего кварталов коллектив завоевал первое место с вручением переходящего Красного знамени.

Строительный сезон 1978

года для дорожников был очень сложным и напряженным, тем не менее коллектив треста, кроме государственного плана, сумел выполнить все основные установленные тематические задания.

План ввода автодорог в эксплуатацию был выполнен почти в три раза. Введены запланированные автомагистрали нового города, шоссе Набережные Челны — Бегшево, автодороги КамАЗа, три развязки в разных уровнях, три подземных перехода, четыре местных проезда, 31 тысяча квадратных метров площадок. Сумма строительно-монтажных работ по вводимым объектам составила 17 миллионов рублей.

В этот год энергостроителями города была перекрыта Кама, затоплен котлован. Коллективы треста работали под девизом: «Сделать третий год пятилетки годом ударного труда!»

Победителями социалистического соревнования по итогам 1978 года среди рабочих ведущих профессий были признаны М. Б. Степанович, А. В. Семелов, В. А. Фатеев, Г. И. Давыдов. По итогам социалистического соревнования лучшими были признаны бригады Р. Г. Гариповой, Л. Г. Новикова, Э. Ш. Галимова.





# 1979

Весьма важный вклад в дальнейшее индустриальное развитие Прикамья внесли трудящиеся треста в 1979 году. Была проделана большая и ответственная работа по обеспечению транспортными сооружениями объектов КамАЗа, города, республики.

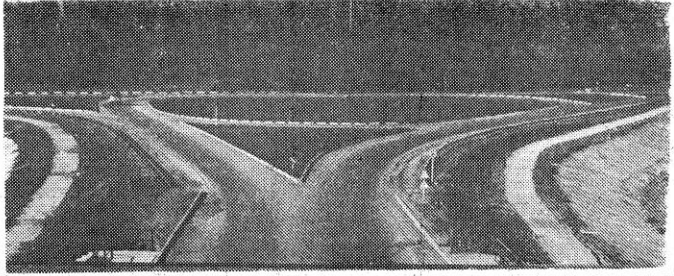
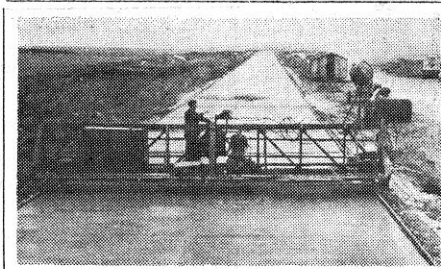
Совместно с трестом «Газдорстрой» решена важнейшая задача по обеспечению сквозного проезда по автодороге Казань — Набережные Челны. Подразделения треста приступили к реконструкции автодороги Заинск — Альметьевск. Завершено строительство путепровода на въезде в город.

Каждый коллектив треста стал поборником сознательной социалистической дисциплины труда. Таких коллективов было немало. Их ценные почин и инициативы находили широкий отклик у трудящихся треста. Так, коллектив участка Л. П. Дудаева из СУ-817 обязался выполнить план 1979 года к Дню строителя, а бригады З. Ш. Галимова и К. П. Ободинской из СУ-852 и СУ-817 задание пятилетки — к Дню строителя 1980 года, а план 1979 года — ко второй годовщине Конституции СССР.

Передовые коллективы города, в том числе и СУ-852, выступили инициативой объявить последние три месяца года ударными.

В декабре 1979 года бюро Комсомольского РК партии, исполком районного Совета народных депутатов и РК ВЛКСМ по итогам работы коллективов района в период ударного трехмесячника по завершению заданий 1979 года признали победителем коллектив СУ-817.

По итогам социалистического соревнования за 1979 год звание лучших было присвоено экзаванторнику А. А. Аннолатову, авторейдеру В. А. Фотесу, водителю Р. Г. Хасимову. Победителями социалистического соревнования стали также бригады Ю. В. Мосейко, Л. Г. Новикова, З. Ш. Галимова.



# 1980

Особой строкой в летопись КамАЗа войдет завершающий год десятой пятилетки. Это был год 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина, 60-летия Татарской АССР, активной подготовки к XXVI съезду КПСС.

Для коллектива дорожников он стал годом ударного труда, подчиненного решению важной задачи — окончанию строительства внутризаводских дорог, площадок, въездов, обеспечивающих ввод второй очереди КамАЗа.

В предельно сжатые сроки предстояло выполнить огромный объем работ. Борьбу за претворение нацпржежных планов возглавляли коллективы строительных участков под руководством старших проرابов Дудаева, Подольного. Все силы были собраны в мощный кулак. Работа велась днем и ночью.

Коммунисты первыми в трудовом коллективе открыли новые рубежи, дав мощный стимул движению за пересмотр социалистических обязательств с торопу их выполнения. Лозунг «Второй очереди КамАЗа к XXVI съезду партии — быть!» наполнился живым конкретным содержанием.

Массовую поддержку в тресте получила одобренная бюро горкома КПСС инициатива Камдорстрой, который обязался освоить на объектах второй очереди КамАЗа сверх плана 1 миллион рублей. В сложных погодных условиях, при интенсивной работе действующих заводов за три месяца было уложено 30 тысяч тонн асфальтобетона, 10 тысяч кубических метров цементобетона, установлено 28 километров бортикампи. В июле трест завершил работы на автодороге Казань — Набережные Челны.

12 бригад и 3 участка работали по бригадному подряду. Ими выполнено работ на сумму более десяти миллионов рублей. Хороших показателей достигла подрядная бригада П. И. Файзрахманова на устройстве асфальтобетонного покрытия.

Широкий размах в тресте получило социалистическое соревнование между бригадами, участками, автоколоннами, подразделениями за звание коллективов имени XXVI съезда КПСС.

Коллектив треста успешно завершил задания последнего года десятой пятилетки, порадовал Родиону досрочным выполнением своего пятилетнего задания. В канун Нового года Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР тов. Л. И. Брежнев тепло и сердечно поздравил с большими трудовыми достижениями работников организации и предприятий Минтрансстрой СССР.

Наш коллектив одним из первых в системе Минтрансстроя ратортовал о досрочном выполнении пятилетнего задания, а также планов и обязательств завершающего года. В течение года трест по итогам всех четырех кварталов удерживал переходящее Красное знамя Минтрансстроя, завоевывал призовые места и переходящие Красные

На снимках: слева внизу — передовой водитель автобазы № 48 Г. И. КАЛИНИН; транспортная развязка в новом городе; в середине — один из лучших бульдозеристов СУ-852 М. В. СТЕПОВАННЫЙ и передовой бригадир СУ-930 Н. И. ФАЙЗРАХМАНОВ; справа сверху — председатель горисполкома Р. П. ГИЛЯЗОВ вручает правительственную награду цементобетонщице СУ-852 И. Ш. АГЛИЕВОЙ.

## ВЧЕРА И СЕГОДНЯ

Большое значение имеет надежное сообщение с участками добычи нефти, расположенными у поселка Первомайский. В том же районе находится место массового отдыха челянцев.

На снимках: слева — нарезка температурных швов на бетонном основании дороги; внизу — транспортная развязка автодороги в зону отдыха.



знамена РК и ГК КПСС. По итогам 1980 года трест занесен в летопись трудовых достижений Минтрансстроя транспортного строительства СССР.

За активное участие и достижение высоких показателей по Весовозом общественным смотром-конкурсе высокой культуры строительного производства под девизом «Каждой стройке — образцовый производитель!» в 1980 году трест Камдорстрой награжден Почетной грамотой Государственного комитета СССР по делам строительства и Центрального комитета профсоюза рабочих строительства и промышленности строительных материалов.



# 1981

Замечательной трудовой победой ознаменовал открытие XXVI съезда родной Коммунистической партии многотысячный коллектив строителей, монтажников, автозаводцев г. Набережные Челны: были введены в строй мощности второй очереди Камского автомобильного гиганта.

Новый трудовой подвиг на Каме получил высокую оценку Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева, направившего приветствие строителям, монтажникам, автомобилестроителям, всем участникам сооружения второй очереди Камского автогиганта. Это сердечное приветствие товарища Л. И. Брежнева относится и к нам — непосредственным участникам сооружения

60 работников треста за успехи, достигнутые при строительстве второй очереди и освоении мощностей КамАЗа, Указом Президиума Верховного Совета СССР награждены орденами и медалями СССР.

Высоким началом энтунизма была отмечена



председательская ударная пахта. Четыре бригады к 23 февраля 1981 года завершили планы трех месяцев и удостоены высокого звания коллективов имени XXVI съезда КПСС. Это бригады Н. И. Файзрахманова из СУ-930, А. С. Фомина из СУ-852, К. П. Ободинской из СУ-817 и водителей Г. И. Давыдова из автобазы № 48.

Трест ратортовал о выполнении плана двух месяцев партии. Работники Камдорстрой в ответ на решение XXVI съезда КПСС широко развернули социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение плана 1981 года, повышение эффективности производства и качества работы и добились значительных успехов в решении экономических и социальных задач.

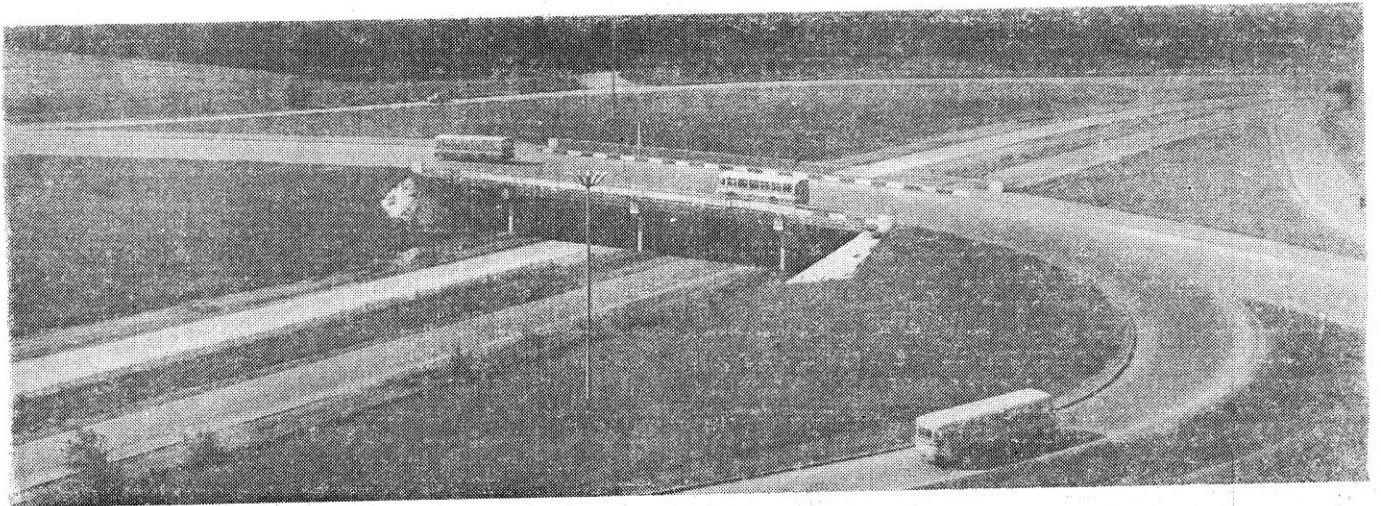
## ВЧЕРА И СЕГОДНЯ

Давней проблемой Закамья является отсутствие надежного автомобильного сообщения со столицей Татарии — Казанью. Существовавшие ранее дороги не соответствовали современным требованиям, да и паромная переправа через Каму отнимает массу времени, не обеспечивает круглогодичное

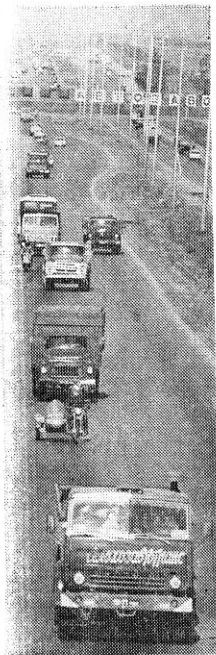
сообщение. Первый и главный шаг к решению этой проблемы сделали труженники треста. С их участием построена современная автомобильная магистраль Казань — Набережные Челны. После окончания строительства мостового перехода по плотине Нижнекамской ГЭС до Казани можно будет добираться за каких-то 3—4 часа.







## Дорога, дорога нас в дальние дали зовет...



Рождаются дороги  
Из щебня и бетона,  
Рождаются дороги  
Из воли закаленной,  
Из мастерства,  
уменья,  
Людских сердец  
желанья,  
Рабочих рук  
сплоченья,  
Единого сознания.

Рождаются дороги  
Упорно,  
метр за метром,  
Чтоб завтра  
стать широким  
Летящим  
километром.  
Чтоб ветер пел  
вдогонку,  
Чтобы душа  
смеялась,

И ей в ответ  
бетонка  
Всей ширью  
улыбалась.  
Рождаются дороги,  
Чтобы любовь  
рождалась,  
Исчезли все  
тревоги,  
А счастье  
не кончалось!

