

„Nors pastatai Respublikos g. 111 buvo ir nauji, tačiau nesklaidė neišvengia. Į dirbtuves neįvažiuodavo naujos autogreideris. Tekdavo nuimti ratus, kad jis įsisprautų pro dirbtuvių vartus“, - pasakojo ilgametis autogreiderio mašinistas Vytautas Kleins, 1957 metais kartu su kolegomis modernius savaeigius autogreiderius šimtus kilometrų parvaręs iš Paldės miesto, esančio šalia Talino.

Rokiškėnų keliai: nuo statybų Sibire iki konkurencijos laisvoje Lietuvoje



Juostelės kirpimo ceremonija Respublikos gatvėje Rokiškyje: iš kairės - Rokiškio filialo direktorius Almantas Pupelis, Rokiškio rajono meras Almantas Blažys, Rokiškio miesto seniūnas Viktoras Gruodys.

Rita MISIŪNIENĖ

Istorijos nesuklastosi. Tokią skambią frazę pateisino mūsų kelininkai, kone per pusšimtį metų nutiesę tūkstančius kilometrų kelių, pastatę puikius tiltus, sukaupę vertin-

gos patirties ir subūrę profesionalių specialistų kolektyvus, turintys savąją kasdienybės istoriją bei patyrę ekstremalių išgyvenimų.

Vos prieš metus AB „Panevėžio keliai“ (buvusi KSV-5) atšventė garbingą 45-erių metų sukaktį, o dabar

tokį pat jubiliejų mini Rokiškio filialas, arba KSV-7.

Taip jau sutapo, kad Rokiškyje ta proga baigta dviem etapais rekonstruoti Respublikos gatvė (ties Nepriklausomybės aikšte iki Aušros g. vieno pusio eismo juosta, ir nuo

Aušros g. iki Taikos ir Perkūno g. dvipusio eismo juosta). Beje, įdomus sutapimas, kad išardytais autentiškais restauruotos Respublikos gatvės akmenimis kažkada buvo grįstas ir KSV-7 teritorijos kiemas.

2p.

Donorais tapti sugundė žmonos ir importinė kava

Kilni donorystės akcija AB „Panevėžio keliai“ šįmet surengta ne kaip įprasta ateinančių metų vasario mėnesį, bet spalio pabaigoje. Puikiai suvokdami, kad gelbstint žmonių gyvybes kraujo prireikia kiekvieną akimirka, įmonės darbuotojai neliko abejingi Nacionalinio kraujo centro specialistų kvietimui tapti kraujo ir plazmos donorais.

Pirmenybė - maloniam paskatinimui

Sveikata ir gera savijauta besirūpinanti inžinierė laborantė Jekaterina Švelnė donoro misiją atlieka bene dešimtą kartą. „Jokio pasididžiavimo ar pasiaukojimo nebejauciu, duoti kraujo tapo įprastu dalyku. Žmonėms pagalbos gali prireikti bet kada, mums to nežinant, taigi reikiamu momentu medikai jau turės atsargų, - tvirtina moteris ir šelmiškai priduria: - Jei iš tikrųjų, tai jau nuo ryto pabudusi nutariau kolekcionuoti žavius puodelius su kraujo lašelio logotipu.“

Dar keletas kilnių misijų, ir suvirintojas Virginijus Bagdonavičius, dirbantis gamybinėje bazėje, turėtų



Donoru tapęs dėl malonaus paskatinimo V.Bagdonavičius noriai dalyvauja tokiose akcijose.

gauti dviratį – jis dovanojamas donorams, kurie kraujo davė penkiolika kartų. Moterims per metus leidžiama duoti kraujo keturis kartus, vyrams – penkis, tačiau turi būti ne mažesnė kaip 60 dienų pertrauka.

Pirmą kartą tapti donoru

V.Bagdonavičių paskatino komiškos aplinkybės. „Dar tarybiniais laikais, apie 1990-uosius, išgirdusi, kad kitą dieną mieste organizuojama kraujo ėmimo procedūra, žmona ragino eiti ir parnešti taloną importinei kavai. Gera buvo kava, tirpiomis granulė-

mis, „Kolumbija“ vadinosi, ir pamenu, 12 rublių kainavo.

Taip pat nutiko ir draugui, jam žmona irgi liepė parnešti kavos. Taip prasidėjo mūsų žygdarbiai dėl naudos šeimai“, - šypsosi vyriškis.

4p.

Nuoširdžiai dėkojame Rokiškio krašto muziejaus kolektyvui už visapusę pagalbą rengiant AB „Panevėžio keliai“ Rokiškio filialo (buvusi KSV-7) veiklos 45-erių metų sukakties paminėjimą.

Rengiant šio laikraščio publikacijas ir Rokiškio filialo pristatymus buvo panaudota Rokiškio krašto muziejaus darbuotojų surinkta istorinė medžiaga.

AB „Panevėžio keliai“ kolektyvas

TRUMPAI

Baigta Lazdynų tilto rekonstrukcija

Lapkričio 12 d. buvo baigtas vienas didžiausių pastarųjų metų AB „Panevėžio keliai“ vykdytų projektų - Vilniaus vakarinio aplinkkelio IA etapas - Lazdynų tilto rekonstrukcija.

Jos metu buvęs šešių eismo juostų tiltas praplatintas iki aštuonių, sutvirtintos senojoje tilto dalyje buvusios išorinės pluoštų atsparos, atlikta tilto bei jo prieigų apdaila. Tiltas praplatėjo 11,25 metro ir dabar jo bendras plotis siekia 39 metrus, o ilgis – 233 metrus.

Vadovaudamasi sutartimi su Vilniaus miesto savivaldybės administracija rangos darbus šiame objekte

AB „Panevėžio keliai“ vykdė jungtinės sutarties pagrindu su partneriais AB „Kauno tiltai“. AB „Panevėžio keliai“ atliko senosios tilto dalies rekonstrukciją, o AB „Kauno tiltai“ šį projektą statė naująją tilto dalį. Sutartis dėl šio objekto rangos darbų su užsakovu buvo pasirašyta 2008 metų lapkritį. Projekto kaina - 118 mln. Lt.

Gandrai aplanko ir žiemą

Nuo seno puikiai žinome, kad rudenį gandrai išskrenda žiemoti į šiltus kraštus, tačiau pažvelgus į AB „Panevėžio keliai“ darbuotojų gyvenimo užkulius, tokiu gamtos dėsniu verta gerokai suabejoti. Šįmet kelininkų kartą papildė penki naujagimiai, o aktyviausiai ratus gandrai suko virš laboratorijos.

Birželio 4 d. sūnaus susilaukė „Panevėžio kelių“ gamybinės bazės apskaitininkė Kristina Girnienė, liepos 20 d. sūnus gimė inžinieriui laborantui Aurimui Gudoniui. Gruodžio 6 d. smagią naujieną apie mažyčio verkiąčio stebuklo atėjimą į šį pasaulį sužinojo dar du kolegos. Vyr. darbų vadovui Vaidui Gumbinui tądien gimė sūnus, o inžinieriui laborantui Laurynui Gabriui - dukrytė. Nuo balandžio 8 d. mergytė krykštauja ir Rokiškio filialo darbuotojo Mariaus Stelionio šeimoje.

2011 metų pradžioje šeimos pagausėjimo dar laukia inžinierius laborantas Paulius Jankauskas, inžinierė sąmatininkė Vilma Leona- vičienė bei inžinierė projektuotoja Jurga Bachvalova.

Rokiškėnų keliai: nuo statybų Sibire

«1

Rekonstrukcijos laikotarpiu vos prieš keletą mėnesių Respublikos gatvėje įrengta asfaltbetonio danga bei papildomos gatvės juosta automobiliams pastatyti, įrengti gatvės bortai ir šaligatvis pėsčiesiems, atlikta lietaus vandenų nuotekų sistemos rekonstrukcija, ryšių kanalizacijos rekonstrukcija bei įrengti gatvės apšvietimo tinklai.

Išgyveno kelias reorganizacijas

AB „Panevėžio keliai“ Rokiškio filialo kelininkai savos įmonės susikūrimo pradžios istoriją žino iš ilgamečių darbuotojų pasakojimų.

Rokiškio kelių skyrius buvo įkurtas 1944 m. rugsėjį, o 1956 m. lapkričio 1 d. tapo Rokiškio kelių eksploatavimo ir statybos rajonu Nr.28 (KESR-28). Administracinės patalpos, dirbtuvės ir sandėliai buvo Vytauto gatvėje, vėliau nauja gamybinė bazė pradėta statyti Respublikos gatvėje. 1961 m. balandžio 24 d. Rokiškio KESR-28 buvo pervardinta Rokiškio autokelių eksploatavimo linijine valdyba.

„Buvo keletas sunkvežimių. GAZ-51, ZIS-as, keletas vikšrinių traktorių, kurie traukė prikabinamus greiderius. Kelių ruožo teritorijoje esančią betonmaišę suko ratinis traktorius geležiniais ratais. Turėjom ir sniego pūtiką nuo kelių valyti, tačiau jis nepasiteisino, ypač valant miesto gatves, o užmiestio keliuose galėjo valyti tik purų sniegą, todėl kelius žiemą valydavo prikabinę prie traktoriaus trikampę „trapeciją“, - prisimena Rimgaudas Žukauskas, kelių ruožo teritorijoje liejęs betoninius gaminius - vamzdžius, pralaidas, kelio stulpus.

R.Žukauskui vėliau teko dirbti ir prie naujų pastatų statybos bei realiai prisidėti prie to meto statybos technologijų įvairiais racionalizatoriškais aspektais, padėjusiais be tinkamo statybinio transporto įrengti KESR-28 bazę. Kadangi viena iš naujai keliamų užduočių buvo asfalto dangos liejimas rajono keliuose, tuo pačiu metu buvo statoma asfaltbe-



Ardomas grindinys įmonės teritorijoje. 1954 metai.

tonio bazė dabartinėje AB „Panevėžio keliai“ teritorijoje.

Naują autogreiderį varė iš Estijos

Kone du dešimtmečius trukusio ekonominio šuolio pradžia skatino ne tik KESR-28 augimą, bet ir viso Rokiškio miesto ir rajono gamybinę plėtrą, fabrikų bei gamyklų statybas. Džiaugiamasi būdavo ne tik darbais - kolektyve dažnos buvo ir komjaunuoliškos vestuvės, kurioms būdavo išpuošiami LAZ autobusai, priemiestiniai KAG-3 tipo autobusai, o lengvieji automobiliai GAZ-21 „Volga“, kuriais kadaise važiuodavę tik ponai, teikdavo taksi paslaugas jau visiems keleiviams. Tokios „komjaunuoliškos vestuvės“ atšvęstos ne vienerios, tai įprastai būdavo ne tik jaunavedžių bei jų artimųjų šventė, bet labiau viso kolektyvo, kaip įprasta tarybiniais laikais.

KESR-28 pavaldžios kelių remonto, priežiūros bei statybos tarnybos darbuodavosi vietinės reikšmės (pvz., Rokiškis-Skėmai, Rokiškis-Lukštai, Lukštai-Juodupė) bei respublikinės reikšmės (Rokiškis-Kamajai-Svėdasai, Rokiškis-Juodupė, Onuškis-Latvijos TSR) keliuose.

Senujų kelininkų prisiminimuose kaip pagrindiniai specialistai minimi darbu vykdytojas St.Kunigėlis, vadovavęs statant KESR-28 gamybinę bazę Respublikos g., kur buvo ruošiama gaminti bitumą. Jau 1960-aisiais nuo valdybos iki geležinkelio pervažos buvo nutiesta pirmoji Rokiškyje asfalto juosta. Visų statybos meistrų, vykdžiusių rekonstrukcijas, pavarėdė ilgamečių darbuotojų atmintyje neišliko, tačiau prisimenami tėvas ir sūnus Kelečiai, A.Klincaras, Kukarėnas, Neniškis, Pr.Lašas (Panemunėlis), A.Jurkevičius (Juodupė), A.Makuška (Obeliai), St.Vilutis (Rokiškis-Kamajai-Svėdasai) bei J.Raukštas ir Vaškatas (Obeliai).

Buvęs traktorininkas Vytautas Kleinyis prisiminė pirmųjų savaeigių autogreiderių parvymą 1957-aisiais iš Estijos Respublikos Paidės miestelio. Kartu vyko kitų rajonų kelių tarnybų vairuotojai iš Pasvalio, Biržų. Parvarė šiuos naujus autogreiderius sava eiga. Kaip teigė p. Vytautas, grįžtant į namus jau netoli Biržų autogreideriui nutrūko ratas, todėl teko šiame miestelyje užtrukti ir remontuoti naują techniką: „Sugrižęs į namus iš karto buvau paprašytas viršininko Kornelijaus Vlasovo pademonstruoti naujos technikos galimybes. Įsėdęs į vairuotojo kabiną kartu su viršininku lyginau kelių dangą Respublikos gatvėje link Rokiškio geležinkelio stoties. Vadovas autogreiderio galimybėmis ir darbo kokybe buvo patenkintas“.

KSV-7 atsiradimas lėmė technologinį šuolį

1965 m. gruodžio 22 d. automobilių transporto ir plentų ministro įsakymu Nr.814 kelių statybos ir priežiūros funkcijos buvo atskirtos. Rokiškio autokelių eksploatavimo linijinė valdyba buvo padalyta į Rokiškio kelių statybos valdybą Nr.7 ir Rokiškio kelių eksploatavimo ruožą.



Technika naudojama keliams tiesti, 1960 metai. Ekskavatoriumi Prūselių karjere dirba Grabauskas, žvyras kraunamas į savivartį ZIL.

Geriems keliams nutiesti ir jiems prižiūrėti buvo gauta nauja modernesnė technika. Pirmoji asfalto danga paklota dar nenaudojant klijamosios, tad netrukus atsirado ratinis traktorius, modernus greideris, sniego valytuvai, ekskavatoriai, vikšriniai traktoriai, buldozeriai, plentvolis, volai gruntui tankinti, skeperiai bei gudronatoriai, skirtas karštam bitumui vežti ir lieti ant kelio dangos. Kartais technika buvo nuomama iš kitų įmonių ir organizacijų, bet to laikmečio kelių kokybė pagal esamas galimybes buvo nepriekaištinga.

Iš pradžių asfalto dangos klojimas, palyginus su šiandieninėmis technologijomis, buvo labai primityvus. Asfalto masė būdavo atgabenama automobiliais ir krūvelėmis išpilama ant asfaltuoti paruošto kelio. Asfalto masę kastuvais paskirstoma ant kelio, o lyginama savotišku metaliniu volu (reika), ji virvėmis buvo tampoma po kelią, kol išsilygindavo danga. Šiuos sunkius darbus rankomis dažniausiai atlikdavo moterys.

Asfalto klojimo klotuvais technologija, pasak to laikmečio darbuotojų, buvo įgyvendinta per dvi savaites, vos tik valdyba gavo pirmąjį klotuvą. Iš pradžių su nauja technika sunku buvo prilygti tokiai kokybei, kokią pasiekdavo moterys primityviomis priemonėmis, bet ilgainiui mechanizuotas dangos klojimas visiškai pasiteisino. Taip sumažėjo sunkaus rankų darbo. Atsiradus savivarčiams sunkvežimiams, rokiškėnai juos kelių statybos ir remonto darbams nuomojosi iš Utenos, Zarasų autotransporto įmonių.

Asfalto gamybai buvo naudojamos dvi „G-1“ asfalto maišyklės. Medžiagos dozuojamos ir pagamintas asfaltas kraunamas buvo iš medinių bunkerų rankiniu būdu. 1976–1977 m. atiduotas naudoti naujas gelžbetonio gamybos cechasis, pakloti inžineriniai tinklai ir prijungti prie bendros Rokiškio miesto

kanalizacijos tinklų sistemos, pastatytas gelžbetoninis silosinės tipo cemento bei mineralinių miltelių sandėlis, kompresorinė.

Rokiškio kelių statybos valdybos Nr.7 gamybinė bazė aštuntajame ir devintajame dešimtmečiais savo pajėgumais ir technologijomis niekuo nenusileido kituose šalies miestuose veikiančioms bazėms.

Lietuvoje prasidėjus pertvarkai, permaining sulaukė ir kelių statybos įmonės. 1990 m. lapkričio 19 d. KSV-7 tapo Rokiškio valstybine kelių tiesimo įmone.

Valstybinių įmonių privatizacijos procesai neaplenkė ir rokiškėnų. 1993 m. sausio 27 d. Rokiškio kelių statybos įmonė įregistruota kaip UAB „Aukštaitijos keliai“.

1996 m. vasario 19 d. UAB „Aukštaitijos keliai“ akcininkais tapo AB „Panevėžio keliai“. Naujieji savininkai Rokiškio bazėje įkūrė darbų vykdymo padalinį Nr.6. Į darbą sugrąžinta daug ankstesnės kartos kelių statybos specialistų, buvo tobulinamos kelių statybos ir statybinių medžiagų gamybos priemonės.

Nebe deficito laikai

Nuo 1981-ųjų pradėjęs dirbti Rokiškyje padalinio vadovu, o 1996-aisiais tapęs AB „Panevėžio keliai“ Rokiškio filialo direktoriumi **Almantas Pupelis** buvo pirmas jo darbuotojas. „Tuo metu buvau vienas jauniausių darbuotojų, laikui bėgant pastebiu, kad likau vienas vyriausiųjų, - sako beveik trisdešimt metų kelininkų kolektyve dirbantis ir patikimą komandą subūręs A.Pupelis. - Terminuotą darbo sutartį turinčių darbuotojų nebėra, nuolatinais dirba didžioji dalis žmonių, atitinkamai susiformavęs ir kolektyvo branduolys. Jaunoji kelininkų karta turi aukštąjį išsilavinimą, blogi papročiai ir kitos anksčiau gyvavusios neigiamos tradicijos išgyvendintos, taigi visas dėmesys ir pastangos skiriamos darbui. Dabar nebe deficito laikai - nieko netrūksta, technika labai gera, galimybės didelės, darbų apimtys - pagal situaciją.“

Nuo to laiko, kai AB „Panevėžio keliai“ įsigijo Rokiškio filialą, **buvęs gamybinės bazės vadovas, o dabar - filialo direktorius Jonas Zabiela** pamena, kaip į darbą tarsi į šventę ėjo. „Toks stimulas buvo dirbti - mus senbuviai priėmė labai šiltai, žmonės draugiški buvo, techniką gerą gavome. Darbo nebijojome, buvome įpratę ir stengėmės naujiems šeiminkams įtikti“. Modernėjančios technologijos, investicijos, spartėjanti gamyba bei kiti aukšto techninio lygio ypatumai, pasak J.Zabielos, maždaug nuo 1975-ųjų sudarė visas sąlygas puikiam darbui.

Tačiau už techninę pusę ne mažiau svarbi yra ir kolektyvo atmosfera. „Jo branduolys - mūsų direktoriaus nuopelnas. Jis subūrė gerą kolektyvą, išvedė mus į žmones. Pavyzdžiui,



1975 metai. Rugsėjūtis. Statybininko diena. Virvės traukimo varžybose nugalėjo KSV-7 komanda. Virvę priekyje traukia darbų vykdytojai Prascienius ir J.Kesylis. Žiūrovai: (iš kairės) mechanikas V.Kazlauskas, autogreiderininkas V.Vasiulis, meistras J.Keršulis.



Taip atrodė pastatai KESR-28 teritorijoje, Respublikos g. 111, apie 1960-uosius - be darb, visame kolektyve būdavo švenčiamos ir vestuvės.



Pirmojo juodos dangos kelio ruožo nuo Rokiškio geležinkelio stoties iki Respublikos gatvės įrengimo darbai. (vieta prie buvusio šieno priėmimo punkto) 1960-ųjų pavasarį. Autogudronatoriumi bazėje išpilamas bitumas ant paruoštos dangos.

iki konkurencijos laisvoje Lietuvoje

anksčiau prieš Naujuosius pasibūti ir atšvęsti su kolegomis rinkdavomės netoli darbovietės esančioje kavinėje, atvažiuodavo ir iš Dūkšto bazės, pasėdėdavome ir pas jus nevažiuodavome į jokias šventes. Bet direktorius vykdė ir žmogiškumo, draugiškumo politiką“, - negailėjo gerų žodžių tiesioginiam vadovui J.Zabiela, prisipažinęs, kad pats ir kolegos visada džiaugiasi galintys dalyvauti AB „Panevėžio keliai“ rengiamuose aukšto lygio šventiniuose renginiuose.

Lyg draugiškoje šeimoje

Viena iš Rokiškio filialo darbuotojų, daugiau nei trisdešimt metų triūsianti draugiškame ir tvirtame kolektyve - **personalo vadybininkė sekretorė Leonija Grucienė**. Moteris sakosi dar gerai pamenanti pirmąją savo darbo dieną. „Pirmas įspūdis atėjus įsidarbinti buvo, kad čia labai gražūs ir geri žmonės: moterys tokios dailios, o direktorius A.Arūna taip mandagiai bendravo su visais. Netgi nežinojau, kad dieną prieš tai buvo nuspręsta priimti kitą mergaitę, tačiau direktorius priėmė mane. Toks pasirinkimas ir pasitikėjimas labai įsiminė. Į kolektyvą įgaujau šaknimis ir visa savo esybę. Čia visi man kaip šeima, artimi žmonės“, - patikino L.Grucienė.

Paskaičiavusi, kad per jos darbo metus keitėsi septyni direktoriai, moteris tikina, kad dabartinis vadovas A.Pupelis - pats geriausias, nes prie jo nusistovėjo konkreti ir aiški darbo tvarka, tradicijos, kiti darbo niuansai. „Čia praėjo patys gražiausi mano metai. Atėjusi dirbti prie direktoriaus Juodelio galėjau prasmingai panaudoti savo režisūrinį išsilavinimą. Pagalvojė, kodėl turėtume leisti organizuoti mūsų šventes kažkam kitam, ėmėmės veiklos - statėme spektaklius, kūrėme scenarijų vaikams naujametinei eglutei, rengėme kitas programas, repetavome, ir mūsų kūrybiniai rezultatai visiems patiko“, - prisiminė moteris.

Ir dabar, išėjusi atostogų ir gavusi laisvadienių, L.Grucienė nepyksta, kai ją sutrukdo skambučiai iš darbo. „Tai visiškai natūralu, nes žinau, kad kažko prireikė ar kam nors bėda nutiko. Jei kas mirė, rūpinamės vainiko užsakymu ir nuvykimu pas nelaimės prislėgtą kolegą, o jei kiti darbo reikalai - tai ir per atostogas atvažiuoju. Nebūna taip, kad uždarau duris ir pamirštu viską. Vis tiek rūpi, kaip jiems sekasi, kas naujo darbe.“

Personalo vadybininkė-sekretorė prisipažino, kad anksčiau buvo visa pasinėrusi į darbus, o dabar jau norisi atostogų šiltuose kraštuose, nes reikia su naujomis jėgomis toliau dirbti. Ir pasidžiaugė, kad į draugišką kolektyvą puikiai įsilieja jaunimas, vertinantis



Leonija Grucienė.

vyresniųjų patarimus bei nestokojantis energijos darbams atlikti.

Jos kolegė **Janina Sušinskienė**, atėjusi dirbti nuo 1967-ųjų metų, taip pat dirba prie septinto direktoriaus, pirmasis vadovas buvo planavimo skyriaus viršininkas L.Kazakevičius. „Iš pradžių dirbau sekretore, paskui penkerius metus mokiausi ir tada iš planavimo skyriaus perėjau į buhalteriją. Taip iki šiol“, - kukliai sako J.Sušinskienė.

Prie įvairių santvarkų dirbusi moteris patikino, kad šis kolektyvas bene pats draugiškiausias, nors darbo krūvis tikrai nemažas. Moteris su šypsena prisimena akimirkas planavimo skyriuje ir vieną išskirtinį buvusio viršininko bruožą. „Beveik kasdien, kai iki darbo pabaigos, t.y. šeštos valandos vakaro, likdavo dešimt minučių, L.Kazakevičius stebėdavosi: kaip čia yra, kad tik dabar atsirado azartas dirbti... Mes eidavome namo, o jis likdavo dirbti, neskaiciuodamas valandų. Jei susikaupdavo darbų, šeštadieniais ateidavo ir jis, ir mes. Niekas nepykdavo, tiesiog taip būdavo įprasta“, - pasakojo J.Sušinskienė.

Lietuvių keliai - tai ne lenkų

Savo pirmąją darbo dieną tarsi šaltą dušą prisimena **gamybinio-techninio skyriaus viršininkas Gediminas Razbadauskis**, Rokiškio filiale dirbantis irgi 30 metų. „Kaip šiandien pamenu - atėjau penktadienį, o pirmadienį jau davė objektą prie Anykščių ir dar visai žaliai, tik ką atėjusiam nuo knygų liepė dirbti, - šypsosi vyriškis. - Nei meistro, nei vykdytojo nebuvo, tik technika ir aš. Savotiškas šokas. Bet pasitaikė geri mechanizatoriai, tilto statytojai, pasitariau su jais, viską paaiškino, ir pradėjau savarankiškai. Kažkodėl įsiminė nelengvi darbai kelyje Kau-

nas-Zarasai-Daugpilis, dvimetinė pralaidą įrenginėjant.“

Bet tai nepalyginama su atšiauriom, fiziškai labai sunkiomis sąlygomis ir aplinkybėmis dirbant Sibire, kai pradėjo kurtis KSV-12. „Beveik tūkstantis žmonių apie 1980-1983 metus savo noru važiuojo į Tiumenės sritį, Surguto rajoną, mat Kogalymo gyvenvietėje netoli naftos verslovių statėme valdybą. Vieni norėjo buto, kiti automobilio. Užsidirbo, sulaukė, bet kokioms sąlygomis vargom... Šaltis toks didelis, kad atrodo - įkvėpi oro į plaučius, ir vis tiek deguonies trūksta... Bet valdybą pastatė, kelius nutiesė, gamybinių bazę įrengė. Tiesa, padėjo kelininkai iš Talino ir Rygos bei Kauno statybininkai, jie stambiaplokščius namus pastatė. Nežinau, kaip ištvėrė, bet visi gyvi grįžo“, - pats stebėjosi G.Razbadauskis.

Ne taip seniai draugiški kolegės jam iškrėtė pokštą - žinodami, kad vyriškis mėgsta keliauti, paskleidė gandą, kad valdyba važiuoja į Ispaniją.

Ne iš vieno išgirdęs tokią viliojančią naujieną G.Razbadauskis sakė atėjęs pas A.Pupelį pasiteirauti, kas ir kaip: „Patikėjau, nes keliauti labai patinka, bet matau - direktorius šypsosi, o kolegos leipsta juokais. Supratau, kad apgavo. Esu buvęs Prancūzijoje, Italijoje, Vokietijoje ir galiu pasakyti, kad mūsų keliai savo kokybe nedaug atsilieka nuo šių šalių, o lyginant su Lenkijos keliais, mūsų keliai atrodo tikras stebuklas.“

Dar studijų metais G.Razbadauskis pamena turėjęs surinkti išsamią medžiagą apie kelius ir pajutęs didelį pasididžiavimą, kai įsitikino, kad oficialiuose pranešimuose mūsų respublikos keliai pagal asfalto dangų kiekį vertinami gan aukštai: „Tarp pirmųjų vietų buvome visoje Tarybų Sąjungoje ir tikrai nepasku-



Janina Sušinskienė.



Gediminas Razbadauskis.

tinėse vietose pagal Europos statistiką. Tokia situacija buvo nutiesus per šimtą kilometrų kelio Vilnius-Kaunas“.

24-erius metus dirbantis **padalinio vadovas Vytautas Jukna** pirmuosius metus prisimena iš gan sunkių darbų objekte kelyje Vilnius-Molėtai-Utena bei kitų nepalankių aplinkybių. „Nedėkingas reljefas buvo apie 1986-uosius - ekskavatoriai skendo, grimzdė technika, lyg tyčia lijo be perstojo visą žiemą, nešalo iki pat vasario. Tik pradėjome dirbti, kovo mėnesį atsikvėpėme ir vėl - visą vasarą lietūs, teko laukti giedros, taip ir rugpjūtis atėjo. Žinoma, atskiri barai vykdė darbus, bet labai sunkūs metai buvo. Tą vasarą tikrai nesisekė: bebrai užtvankas darydavo, pasikeisdavo vandens lygis. Susiplanuodavom būsimos savaitės darbus, o po savaitgalio atėję rasdavom apsemtas pralaidas“, - atsiduso V.Jukna.

„Dar vienas išbandymas teko, kai tris savaites neturėjom nė vienos išveiktos. Pamenu, kelyje Vilnius-Ute-

na-Panevėžys vamzdžius montavom, negalėjom atsitraukti nuo darbų, ruožas apie 5,3 kilometro. Apie septynerius metus magistralėje vargomė - žmonės per tą laiką ir antrąsias puses surado, ir vaikus paaugino... Kas labiausiai įsiminė? Ogi vėjas laukuose, smėlis dantyse ir akyse“, - sakė padalinio vadovas.

Nes tai - tarybinė technika

Mechanizmų ir transporto padalinio vadovas Gintautas Dominas

Rokiškio filiale dirbantis dvyliktus metus, sako, kad ne tik technika kardinaliai pasikeitė, bet ir daugelio žmonių požiūris. „Gal tam turėjo įtakos laikmetis, viskas pamažu keitėsi. Dabar žmonės dirba todėl, kad reikia pragyventi iš atlyginimo, o anksčiau buvo labiau atsidavę darbui, nes tai kone šventas reikalas - dirbdavo iš įsitikinimo, iš idėjos. Anksčiau mechanizatoriai, pritrūkę kokių detalių, jų iš mūsų pareikalavdavo, o patys prižiūri technika, rūpinasi ir pasitaria su mumis, pasiūlo įvairius variantus“, - teigia G.Dominas.

Vyriškio manymu, didesnių kuriozų per darbo metus lyg ir nepasitaikė, tačiau vienas atvejis įstrigo į atmintį. „Dabar to negalėčiau pakartoti, tai unikalus atvejis. Pamenu, su draugo senu moskvičiumi važiuavau nuo Kavarsko iki Rokiškio - mašina springo, purtėsi. Maniau, senas kledaras, ko benorėti. Paskui tik supratau, koks reikalas - pasirodo, į kuro baką įpyliau ne benzino, bet vandens... Iš vakaro paprašiau parūpinti atsarginį degalų bakelį, o draugas pamiršo.“

Bagažinėje buvo tik distiliuoto vandens akumuliatoriai, bet iš kur man tai žinoti? Šiaip taip kratėsi visą kelią moskvičią grįžęs palikau šaltkalviams, kad gedimus nustatytų, o draugas atėjęs dar priekaištavo, kur jo vandenį padėjau...“ - nuoširdžiai kvatojo G.Dominas.

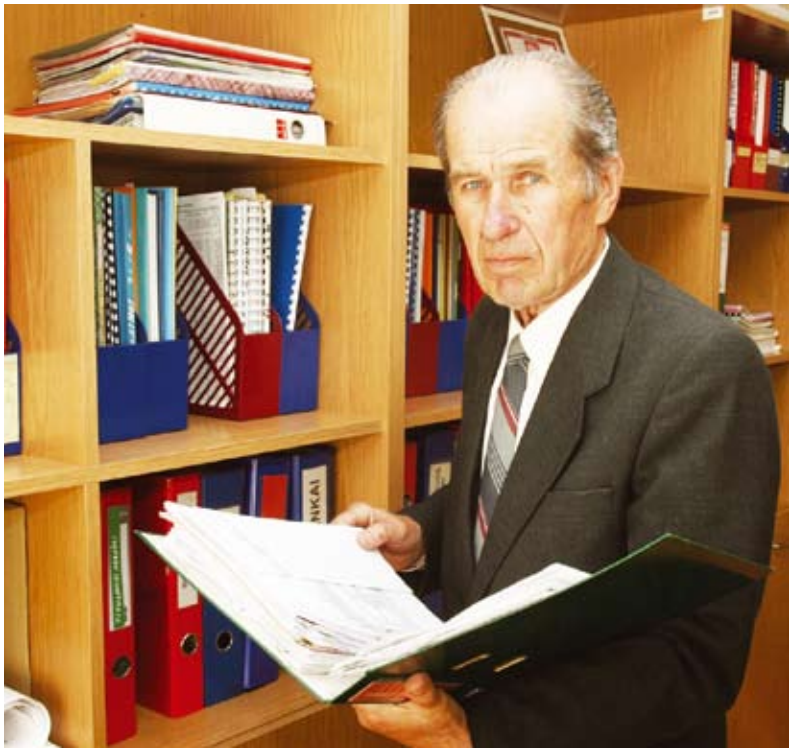


Rimgaudas Žukauskas.



Vytautas Jukna.

Apie KSV-7 nuveiktus darbus pasakoja ilgametis Rokiškio filialo GTS skyriaus inžinierius Petras Blaževičius:



Petras Blaževičius.

- 1965 m. gruodžio 22 d. KSV-7 turėjo kontorą su mechaninėmis dirbtuvėmis, sandėlį-garažą, bitumo saugyklas ir katilus, 2 asfaltbetonio tipo maišykles, pastatą iš lentų, gelžbetonio ir betono nedideliams gaminiams gaminti, patalpas armatūrai ruošti, katilinę gelžbetonio gaminiams gaminti bei kontorai ir dirbtuvėms šildyti, konteinerinę, transformatorinę. Gamybinė bazė buvo plečiama. Pastatyta nauja katilinė, gelžbetonio cechas, cemento-mineralinių miltelių sandėlis, asfaltbetonio maišyklės

D-325 ir D-597, medžiagų į maišykles padavimo galerijos, medžio apdirbimo cechas, transformatorinė-kompresorinė, degalų sandėlis, garažas, asfaltbetonio maišyklė „Teltomat“.

Rūpinamasi buvo ir darbuotojų gyvenimo sąlygomis: pastatytas 8 butų gyvenamasis namas Rokiškio mieste Pandėlio gatvėje, 40 butų namas P.Širvio gatvėje.

Savo jėgomis KSV-7 atliktų darbų apimtys visą laiką augo: 1980 metais siekė 2,755 mln. rublių, o



1974 m. gruodžio 23 d. Tilto per Šventąją Anykščiūose rekonstrukcija. Į trijų metrų gylį ruošiasi leisti vyriausiasis inžinierius petras Šalčius.

1989 metais - jau 3,931 mln. rublių. Bendravalstybinių, respublikinių ir rajoninių kelių remontas sudarė apie 60 proc. visų darbų, o likusius 40 proc. - darbai kitoms organizacijoms (miestų, gyvenviečių gatvių įrengimas ir asfaltavimas, gamyklų, kolūkių gamybinių objektų aplinkos tvarkymo darbai). Nuo 1985 metų pradėjome rengti Visagino miesto gatves, privažiavimus prie statybos objektų, sandėliavimo aikštelių, gamybinių bazių. KSV-7 vidutiniškai dirbo apie 140-150 darbuotojų.

unifikuotų surenkamų gelžbetonio sijų pagal tipinius projektus.

Sudėtinga buvo paplatinti tiltą Anykščiūose per Šventosios upę.

Upėje reikėjo iškasti duobes atramų pamatams, įrengti spraus-tasienę, sukalti polius pamatams ir betonuojant įrengti atramas.

Įrengus išplatintą važiuojamąją dalį per ją buvo leidžiamas eismas, senoji tilto dalis ties trečiąja atra-ma turėjo būti pakelta aukšty-n 31 cm, o ties krantinės atrama - net 99 cm.

Keliama buvo keturiais domkratais: trečiosios atramos zonoje - dviem domkratais, kurių kėlimo galia siekė po 200 tonų, o krantinės atramos zonoje - dviem domkra-tais, jų keliamoji galia siekė po 100 tonų. Senoji tilto dalis buvo pakelta į naujosios tilto dalies aukštį.

Tilto per Šventosios upę Anykš-čiūose statybai buvo sunaudota 1632 kub. metrų gelžbetonio ir betono, tilto statybos kainavo 243 tūkst. rublių.

Po rekonstrukcijos tilto važiuo-jamosios dalies plotis siekė 10,5 m, šaligatvių plotis - po 3 metrus, bendras tilto ilgis - 97,30 m.

Taip pat įrengta 209,3 km žė-mės sankasos pagrindų, paklota 409,2 km juodų dangų. Sudėtingos darbo sąlygos - aukšti pylimai, gilio-s iškasos, durpynai - buvo kelio Biržai-Pandėlys-Rokiškis ruože nuo 7,1 iki 63,0 km, kelio Zarasai-Bradesiai-Obeliai ruože nuo 10,0 iki 27,3 km; kelio Vilnius-Pane-vėžys ruože nuo 116,0 iki 121,3 km, kelio Vilnius-Molėtai-Utena ruožuose nuo 53,2 iki 58,50 ir nuo 77,0 iki 80,3 km.

Iš viso pastatyta 30 tiltų ir 3 viadukai.

Tiltai buvo statomi ant polinių atramų, naudojant perdangas iš

Nuo KSV-7 įkūrimo pastatyta ir suremontuota kelių:

- Daugpilis-Rokiškis-Panevėžys – 46 km;
- Biržai-Pandėlys-Rokiškis – 59,7 km;
- Biržai-Germaniškis – 21,07 km;
- Pagojė-Sedeikiai-Viešintos-Nociūnai – 2,7 km;
- Kupiškis-Utena - 28 km;
- Vabalninkas-Salamiestis-Kupiškis – 23,10 km;
- Skapiškis-Pandėlys – 18,3 km;
- Kupiškis-Vabalninkas-Biržai – 51,4 km;
- Biržai-Parovėja-Prūdelis – 6 km;
- Radiškis-Anykščiai-Rokiškis – 23 km;
- Zarasai-Bradesiai-Obeliai – 36 km;
- Rokiškis-Maineivos-Naujasodė – 19 km;
- Rokiškis-Juodupė-Onuškis – 18 km;
- Rokiškis-Jūzintai-Užpaliai - 23 km;
- Kaunas-Zarasai – 9 km;
- Vilnius-Panevėžys – 5,3 km;
- Keležeriai-Aleksandravėlė – 5 km.

Donorais tapti sugundė žmonos ir importinė kava

«1

Dūris į pirštą - daug baisesnės

Ne pirmą kartą į donoro kėdę gulantis ekonomistas Justas Janulionis sakė, kad jam negaila kraujo, jei to iš tiesų reikia: „Daviau visuomeniškais tikslais – kitiems reikia labiau nei man, ypač sergantiems leukemija, kai būtinas kraujo perpylimas. Jo juk nepagaminsi.“

Gal aštuntą kartą 450 mililitrų kraujo savo noru netekęs mecha-nikas Virgilijus Gritėnas akcentavo, kad tai sveika ir dėl kraujo sudėties atsinaujinimo: „Ir pats dabar daug geriau jaučiuosi pilietinėje akcijoje sudalyvavęs, ir kažkam svarbus mano poelgis. Ir tėčiui prieš operaciją esu davęs“.

Vyriškis su šypsena prisiminė studijų laikus ir bendramokslius. „Tuomet dar kiti paskatinimai būda-vo, gaudavome pinigų ar išieginę dieną. Pamenu, grupės draugai kone alpdavo per šią procedūrą, o vienas toks, dar net nepradėjęs kraujo imti, tuoj išbaldavo ir būdavo išvedamas iš kabineto. Beje, man daug baisiau,

kai iš piršto ima...“, - prisipažįsta V.Gritėnas.

Prikalbinti vis sunkiau

Nors šįmet donorais tapo 18 dar-buotojų, o ne 23 kaip praėjusiais me-tais, tačiau Nacionalinio kraujo centro darbuotojos liko patenkintos žmonių supratimu ir noru pagelbėti kitiems. AB „Panevėžio keliai“ sveikatos priežiūros specialistė Zita Mockienė neslėpė, kad prikalbinti kolegas kasmet vis sunkiau. „Kartais labai sunku agituoti – kai kurie darbininkai net pykteli, o kiti netgi labai geranoriškai patys siūlosi. Deja, nė vienas nežino, kada ir kuriam iš mūsų gali prireikti skubios pagalbos.“

Pasak Z.Mockienės, norinčiųjų duoti kraujo gal būtų buvę ir daugiau, tačiau vieni vartojo vaistus, kiti turėjo mažą chirurginę intervenciją ar nese-niai persirgo kraujo kokybei neigia-mos įtakos turėjusiomis ligomis.

Gražios akcijos metu buvo paau-kota 8,1 litro kraujo, o kiekvienam do-norui įteiktas puodelis ir hematogeno batonėlis. Šis geležies turtingas šoko-ladukas po kraujo ėmimo procedūros padeda atgauti jėgas.



V.Gritėno savijauta po kiekvienos procedūros gera, apie nualpimą mintys neateina.



Kelio žmonės

Kelių siekia dangus
Kiek akim užmatai.
Pakeleivi brangus,
Ar kada pamąstai?

Gal čia sėjo rugius,
Buvo pelkė juoda,
Bet praėjo žmogus
Savo protu, jėga.

Ir nubėgo žvaliai
Kelio juosta toli,
Ir sustojo ženklai,
Šviesdami pakely.

Neapleidžia mintis –
Kiek čia triūso žmogaus,
Kad kelius pastatyt
Iki pačio dangaus.

Ir važiuodama vėl
Tuo plačiuoju keliu
Aš galvoju, kodėl
Kelio žmonės myliu.

Alė Kazlauskienė

Sveikinimai

55-mečio proga

Joną Komką,krautuvo
mašinistą (1955 10 11);
Kazimierą Balčiūną,
vairuotoją (1955 10 28);
Eugenijų Rečiūną, plėtros
direktorių (1955 11 01);
Zenoną Poznanski, projektu
vadovą (1955 12 02);
Ritą Šniokiene,
apskaitininkę (1955 12 11);
Bronislavą Balčikonį,
elektriką (1955 12 13).

50-mečio proga

Aną Ivanovą, svėrėją
(1960 10 07);
Romaldą Kazlauską,
kelininką (1960 10 19);
Remigijų Liausą,
betonuotoją (1960 11 16).

45-mečio proga

Aidaną Kleivą, kelininką
(1965 12 01);
Valdą Šližį, bitumo virėją
(1965 12 12);
Laimą Jenkevičiene,
buhalterę (1965 12 20).

40-mečio proga

Darių Vašėtą, mechaniką
(1970 10 21).

35-mečio proga

Andrių Krasauską,
suvirintoją (1975 10 08);
Arūną Balčiauską,
vairuotoją (1975 12 24).

30-mečio proga

Aurimą Nadolskį, darbų
vadovą (1980 10 22);
Donatą Mažylį, A/b
maišyklės operatorių
(1980 12 25).

Leidėjas AB „Panevėžio keliai“

Rasa Čepienė, tel. +370 611 48133,
el.p. rasa.cepiene@paneveziokeliai.lt
Rita Misiūnienė, tel. +370 45 508646
el.p. info@paneveziokeliai.lt
Loreta Deksnytė, tel. +370 458 51698,
el. p. rokiskis@paneveziokeliai.lt