

PROTINGOS MINTYS

„Geriau neiti į darbą pirmadienį, nei dirbti šeštadienį“, – apie perkeltą darbo dieną į šeštadienį šmaikštavo bendrovės darbuotojai, suabejoję darbo savaitgaliais produktyvumu.

KELIAS BE SMĖLIO IR ŽVYRO - KAIP MAISTAS BE PRIESKONIŲ



AB „Panevėžio keliai“ darbuotojų komanda Pučėkų karjere ir per lietu buvo nusiteikusi darbui. Iš kairės: skreperio mašinistai Visvaldas Kemzūra, Alfonsas Lapėnas, ekskavatorininkas Petras Švilpa, DVP-15 vadovas Vytautas Matuzas, pakrovėjo mašinistas Petras Čižikas, buldozerio pakrovėjo mašinistas Laimutis Vaškevičius.

Rita MISIŪNIENĖ

Kažkas protingas yra pasakęs: „Genialumas slypi paprastume“, o išvertus į kelininkų kalbą – be tikslios technologinės sudėties ir būtinų medžiagų gero kelio nebūna. Visas kelių tiesimo procesas prasideda nuo paprasčiausių dalykų – smėlio ir žvyro gavybos. Iš visų nuomojamų ir eksploatuojamų AB „Panevėžio keliai“ karjerų šiuo metu yra eksploatuojami trys – Raguvos karjeras, Berčiūnų karjeras bei Pučėkų karjeras. Juose kasamas smėlis ir žvyras šiek tiek skiriasi savo sudėtimi ir kokybe, todėl panaudojamas pagal tinkamą paskirtį.

„Šiemet atidarėme darbus nuomojamą Ustukių karjerą, kur dirba žemsiurbė, ten yra siurbiamas smėlis, naudojamas keliams tiesti. Iš Raguvos karjero gaunamas smė-

nukelta į **4 psl.**

KETURIS SŪNUS AUGINANČIAI ŠEIMAI LIKIMO DOVANA - DUKRYTĖ



Graži draugiška Slavinskių šeima: Diana ir Linas su mažąja Urte, šalia jų sėdi Kostas, iš kairės stovi Paulius, Lukas ir Tadas.

Gyvenimas nenusipėjamas, tačiau tuo ir gražus: kartais jis tampa lyg savotišku išbandymu, o kartais – miela likimo dovana. UAB „Dangų emulsija“ energetikas-operatorius Linas Slavinskis ir žmona Diana, auginantys keturis sūnus, prieš mėnesį sulaukė slaptos svajonės išsipildymo ir mažo stebuklo – dukrytės. Mažylei laimingi tėvai išrinko gražų senovinį lietuvišką vardą – Urtę.

Beveik prieš metus susituokusi pora jau turi po du sūnus ir iš ankstesniųjų santuokų: Linas augino šešiolikmetį Tada ir vienuolikmetį Kostą, Diana – devyniolikmetį Paulių ir septyniolikmetį Luką. Susipažinę prieš aštuonerius metus Linas ir Diana, atsiradus šilteiems brandiems jausmams, dabar džiaugiasi didele gražia šeima. „Kažkaip paprastai vyko viskas. Vienas auginau du vaikus, nes mano pirmoji

nukelta į **8 psl.**

KARŠTOS ŽINIOS

PROFESIONALIAUS SPORTO AUKŠTUMOSE - IR KELININKAI



V. Gudaitis (dešinėje) su draugu L. Urbšiu.

Kupiškyje surengtame Europos jaunimo taurės, Baltijos šalių ir Lietuvos triatlono čempionate palyginti gerų rezultatų pasiekė ne tik lietuviai, bet ir AB „Panevėžio keliai“ darbuotojas, Kelių tiesimo mašinų padalinio klotuvo operatorius Valdas Gudaitis. Pernai šios varžybos, t. y. atviras Baltijos šalių čempionatas, pirmą kartą buvo įtrauktos į Europos triatlono sąjungos (ETU) oficialių renginių kalendorių, o šiemet jos tapo Europos triatlono taurės jaunimo (iki 19 metų) taurės etapu. Todėl į renginį susirinko bemaž 250 sportininkų iš 10 valstybių. Be abejo, daugiausia dėmesio teko ETU Europos taurės varžybų dalyviams. Pajėgiausioms būsimosioms Europos triatlono žvaigždėms reikėjo nuplaukti 750 m, dviračiu nuvažiuoti 20 km ir nubėgti 5 km. Bėgime pranašiausias buvo ukrainietis I. Menšikovas: jis distanciją įveikė per 59 min. 30 sek. ir laimėjo ETU Europos taurės etapą. Čia jau devintą kartą vykstančiose tradicinėse tarptautinėse triatlono varžybose Lietuvos vyresniųjų sportininkų, arba veteranų (40-50 m.) grupėje V. Gudaitis tapo geriausiu absoliučioje savo amžiaus grupės įskaitoje. Antruoju tarp mūsų šalies atstovų finišavo V. Gudaičio draugas ir vienas iš varžybų Kupiškyje organizatorių Laurynas Urbšys. Rezultatai susumuoti sportininkams nuplaukus 1,5 km, numynus dviračiu 40 km ir įveikus 10 km bėgimo distanciją. Visi svečiai akcentavo strategiškai puikią varžybų vietą: Kupiškio marios puikiai tinka plaukti, dviračių trasa driekiasi per patį miesto centrą, o bėgti teko vaizdinga Kupiškio marių pakrante. Atvykusieji iš užsienio gyre organizatorius už netradicinę dviračių trasą: dažnai triatloninkams reikia važiuoti lygia trasa, o Kupiškyje netrūko ir įkalnių, kurios „atsisėjo“ dalyvius pagal jų meistriškumą. V. Gudaitis neslepė, kad jam sunkiausia buvo įveikti pusantro kilometro atkarpą vandenyje, nes pats plaukioja tik antrus metus. Svarbiu pomėgiu tapęs sportas nuo sunkumų vyriško neatbaido, nes ištvėrmė įgyta nuo mažens, o planai – toli siekiantys. „Nuo gimimo kaip pradėjau sportuoti, tai ir dabar negaliu sustoti, – juokiasi V. Gudaitis. – Ir „Panevėžio keliuose“ nesustojiu, netgi po sunkių darbų. Noriu Čekijoje sudalyvauti po metų svarbiame čempionate, ten vyksta Geležinio žmogaus (Ironman) distancija: reikia 38 km plaukti, 180 km minti dviračiu ir 42 km bėgti. Šiemet jau išbandžiau Čekijoje pusę šios distancijos. Nebaisu. Visi nori savo jėgas, ištvėrmę, fizinę galią ir visa kita išmėginti. Negali tiek priimti dalyvių, kiek yra norinčiųjų dalyvauti – būna 30-40 tūkstančių, o į starto vietą atvyksta pora tūkstančių žmonių, startuojama kaip ir maratono bėgime.“ Pasak V. Gudaičio, 95 proc. būna mėgėjai ir tik 5 proc. – profesionalai. Lietuvos sportininkų lygmenyje V. Gudaitis jau drąsiai gali būti laikomas gerokai aukščiau mėgėjo lygio, nors profesionalu save nedrįso pavadinti, tik akcentavo: „Iš tokios sporto šakos čia neuždirbsi, tai tik fizinis pasirėngimas ir žinojimas, kiek pats esi vertas, kiek sporto aukštumose jau pasiekęs. Pasaulyje, žinoma, iš tokio sporto uždirbama, jei pasiruošimas bus tarptautinio lygio.“ Kelininkas prisipažino, kad maloniausia pasiekus pergalę – laukti apdovanojimo, brangus pats įvertinimas: „Kaip paprastai žmonės laukia kokio nors baliaus, taip sportininkai laukia varžybų. Skiriasi tik norai ir tikslai, o laukimas kažko įdomaus turbūt yra vienodai stiprus. Juk varžybos vyksta per įvairias šventes, tik savaitgaliais, kai dauguma ramiai švenčia. Tiksliau, – kažkurios tai valstybinės šventės minėjimo proga.“ Vasarą sezono metu nuo gegužės iki rugsėjo pabaigos įvairiuose Lietuvos miestuose ir miesteliuose sporto šventės rengiamos beveik kas savaitę, o paskutinis etapas sezono uždarymo proga numatytas Panevėžyje. Artimiausiu metu V. Gudaitis laisvalaikį žada skirti treniruotėms ir tikisi sėkmingai pasiruošti rugpjūčio 18 d. Uptytėje vyksiančiam Lietuvos sprinto čempionatui. Beje, sporto renginiai – ne vienintelė sritis, kur V. Gudaitis noriai dalyvauja: garbės ir sveikatos reikalu vyras laiko misiją būti ir nuolatiniu kraujo donoru.

SEZONO YPATUMAI: UŽSAKYMŲ SĄRAŠAS KUKLUS,

Rasa ČEPIENĖ

Gamybos apimtys nukrito į 2005 metų lygį

Kelių ir geležinkelių statybos bei statybinių medžiagų gamybos srityje „Panevėžio keliai“, eliminavus antrinių ir asocijuotų įmonių veiklos rezultatus, 2011 metais uždirbo 196 mln. Lt pajamų. Palygus su 2010 metais, pardavimo pajamų rodikliai yra 22,86 proc. mažesni nei 2010 metais, kai pardavimo pajamos siekė 254,1 mln. litų. Kuklesnius nei 2010 metais veiklos rezultatus lėmė susitraukusi mūsų šalies kelių statybos rinka, dėl aštrios konkurencijos mažėjantis vykdomų projektų rentabilumas.

„Panevėžio kelių“ statybos montavimo darbų apimtys 2011 metais siekė 154,1 mln. Lt, arba 33,14 proc. mažiau nei praėjusiais 2010 metais. Tai yra, statybos montavimo darbų apimtys nukrito į 2005-2006 metų lygį.

Lietuvos kelių infrastruktūra eksploatuojama ir plėtojama specialiosios Kelių priežiūros ir plėtros programos (KPPP) lėšomis. Mūsų bendrovė šioje programoje dalyvauja vykdamas rangos darbus. KPP programai 2012 metais skirta per 900 mln. Lt, dar numatoma įsisavinti apie 270 mln. litų ES paramos. Finansavimo lygis sudaro apie 60 procentų ekonominio pakilimo laikotarpio metinių investicijų į kelių infrastruktūrą apimčių, todėl „Panevėžio kelių“ prognozės 2012 metams išlieka santūrios.

Pagrindinis objektas Panevėžio regione - „Via Baltica“

Įpusėjus 2012 metų vasarai užsakymų sąrašas yra margas geografinės prasmės ir objektų pobūdžiu, tačiau tikimybė, kad stambių projektų dar šiais metais atsirastų daugiau, labai nedidelė.

2012 m. birželio 12 d. su Lietuvos automobilių kelių direkcija (LAKD) pasirašyta rangos darbų sutartis dėl projekto „Transeuropinio tinklo kelio E67 („Via Baltica“) plėtra. Dangos rekonstravimas“ rangos darbų. Tai kol kas didžiausias darbų apimtimi konkursas, kurį bendrovei pavyko laimėti šiais metais: sutarties kaina su PVM - 43,94 mln. Lt.

Projektas apima valstybinės reikšmės magistralinio kelio A10 Panevėžys-Pasvalys-Ryga ruožą nuo 47,8 iki 60,90 kilometro: rekonstruojamas 13,1 kilometro ruožas Pasvalio rajono teritorijoje, nuo Raubonių gyvenvietės prieigų iki Saločių gyvenvietės pabaigos. Darbus reikia baigti iki 2013 metų sausio vidurio. „Pagrindinė šio magistralės ruožo problema - dėl susidariusių iki 5 cm gylio paviršų deformuota kelio danga, kelianti pavojingą važiuoti lyjant, - sakė AB „Panevėžio keliai“ Panevėžio fili-



Edmundas Jakubauskas apie Vilniaus pietinio išorinio aplinkkelio statybos darbų terminus kalbasi su naujienų agentūros „BNS“ verslo naujienų redaktore Roma Pakėniene. Žurnalistas Vilniaus objektuose lankėsi birželio 7-ąją.

alo direktoriaus pavaduotojas statybai, šio objekto statybos vadovas Saulius Stravinskas. - Rekonstruojamame ruože darbai jau pradėti: vykdomi žemės darbai, frezuojamas susidėvėjęs asfalto sluoksnis, rengiamasi pralaidų rekonstrukcijai“. Šio projekto vadovas - AB „Panevėžio keliai“ Panevėžio filialo direktorius Arvydas Zapalskis.

Darbai „Via Baltica“ traseje - kol kas yra didžiausias objektas, sąlyginai nedaug nutolęs nuo Panevėžio miesto. 2012 m. birželio pabaigoje su Panevėžio miesto savivaldybe buvo pasirašyta rangos darbų sutartis ir dėl Panevėžio miesto žvyruotų gatvių asfaltavimo II etapo darbų. Šio projekto vykdymo metu 2012-2013 metais Panevėžyje bus išasfaltuotos 33 gatvės. Sutarties kaina - per 7 mln. Lt. Rekonstrukcijos darbai prasideda dar liepą. 2012 metais planuojama rekonstruoti 20 gatvių, o kitų 13 gatvių rekonstrukcija persikels į 2013 metus.

2012 metų gegužę Panevėžio filialo statybos padalinio vadovas Vilmantas Bačiūnas užsakovui perdavė du baigtus su V.Alanto gatvės statyba Panevėžyje susijusius objektus: rekonstruota Projektuotojų gatvės dalis tarp V.Alanto ir Molainių gatvių, pastatyta žiedinė sankryža V.Alanto ir J.Tilvyčio gatvių sankirtoje.

2012 metų liepą projektų vadovas Arvydas Radimonas užsakovui Panevėžio miesto savivaldybei atidavė naudoti Panevėžio pramonės parko I etapo darbus, o 2010 metais pradėti II etapo darbai, kur pradeda 340 metrų ilgio J.Janonio gatvės dalies rekonstrukcija, buvo sustoję dėl nutrūkusio finansavimo.

Šiomet situacija šiek tiek pasikeitė: 2012 m. gegužės viduryje Vyriausybei paskirsčius KPPP rezervines lėšas, 630 tūkst. litų tikslinis finansavimas buvo skirtas J.Janonio gatvei, kuri jungiasi su Panevėžio aplinkkelio, rekonstruoti. Darbus tikimasi pradėti vykdyti rugpjūtį-rugsėjį.

Atnaujinio kelių ir istorinį tiltą

Baigti darbai ir Arvydo Radimono vadovaujame projekte „Valstybinės reikšmės krašto kelio

Kupiškis-Utena ruožo nuo 35,60 iki 47,05 kilometro ir tilto per Šventąją 35,8 kilometre atnaujinimas“. Rangovai laukia komisijos.

„Šio dvimečio projekto vykdymo metu atlikta darbų daugiau kaip už 26 mln. litų. Taip pat atlikta daug papildomų darbų. Projektas rengtas 2005 metais, o atėjus laikui jį vykdyti keitėsi statybas reglamentuojančių teisės aktų reikalavimai, teko daryti pakeitimus. Papildomi darbai sudarė 1,2 mln. Lt“, - pasakojo projekto vadovas Arvydas Radimonas.

Objektas buvo sudėtingas dėl itin kalvoto vietovės reljefo. Išorinius itin stačius iškasų šlaitus teko stiprinti gabionais. Iš viso pastatyta 490 metrų gabionių, kai kur net 2-3 lygiais. Gabionais sustiprintas ir automobilių stovėjimo aikštelės prie kapinaičių šlaitas. Ši aikštelė buvo rekonstruojama gyventojų prašymu.

Kelyje Kupiškis-Utena rekonstruota 11,45 kilometro kelio, įrengti du pėsčiųjų ir dviračių takai, 3 autopaviljonai. Rekonstruojant kelią, kur gruntas nestabilus, 100 metrų ruože kelio sankasai stabilizuoti įrengti gręžtiniai poliai, panaudota geotekstilė. Projekto vykdymo metu visiškai atnaujintas unikalus senas tiltas per Šventąją. Trijų angų gelžbetoninis monolitinis konsolinis tiltas yra 54 metrų ilgio, o bendras plotis siekė 8 metrus. Rekonstrukcijos metu tiltas buvo išplatintas, rekonstruotos tarpinės atramos, naujai įrengtos krantinės atramos, sutvarkyti kūgiai. Siekiant maksimaliai apsaugoti Šventosios upę nuo taršos, vandens nuvedimui nuo tilto sumontuoti naftos produktų gaudytuvai.

Šis stambus infrastruktūros atnaujinimo projektas, pasak Arvydo Radimono, turi ir istorinę bei meninę pusę. Žaliojoje girioje 1938 m. pastatytas tiltas per Šventąją buvo pavadintas rašytojo kanauninko Juozo Tumo-Vaižganto vardu. Iš Anykščių krašto kilusio inžinieriaus Prano Markūno suprojektuotą ir pastatytą tiltą kadaise puošė skulptoriaus Juozo Zikaro sukurti bareljefai.

Sovietmečiu sunaikinti bareljefai 1988 m. rugpjūtį buvo išlieti naujai, o apie 1992 m. vėl dingo, grei-



Aplinkkelio statyba Vilniuje vyksta sudėtingomis sąlygomis, nenutraukiant nei automobilių, nei traukinių eismo. Trečiajame etape, statant pamatus viadukui per geležinkelį, senosios geležinkelio pervažos demontavimo darbus tenka atlikti praleidžiant kas 20 minučių pravažiuojantį traukinį.

čiausiai buvo nugvelbti spalvotojo metalo rinkėjų. Vienas autentiškas bareljefas išlikęs Juozo Zikaro muziejuje Kaune.

Po rekonstrukcijos dar šią vasarą tiltas vėl pasipuoš garsiaisiais bareljefais, kuriuos pagal išlikusį autentišką pavyzdį atkūrė kauniečiai skulptoriai Žilvinas Pabrinkis. Atkurti unikalų bareljefą, pasak skulptoriaus, nebuvo paprasta: „Gerai, kad Juozo Zikaro muziejus yra išaugojęs autentišką kūrinių. Darbų vykdymo metu teko konsultuotis ir su M.K. Čiurlionio meno muziejaus specialistais“.

Intensyvus darbas su bronzinėmis bareljefų atliejomis, kurios netrukus papuoš Tumo-Vaižganto vardo tiltą, pasak Žilvino Pabrinkio, truko daugiau kaip mėnesį.

Rokiškėnai rengs bituminės dangas dviejose apskrityse

AB „Panevėžio keliai“ Rokiškio filialo direktorius Almantas Pupelis šių metų sezonu nesidžiaugia: „Kol kas turim darbo liepai ir rugpjūčiui“. Pasak filialo vadovo, tokio sudėtingo sezono nebuvo jau daugiau kaip 15 metų. Net 1996-aisiais, kai rokiškėnai įsiliejo į „Panevėžio kelių“ kolektyvą, asfalto gamybos apimtys buvo didesnės ir asfaltavimo darbų turėta daugiau. Rokiškio filialo kolektyvas 2012 metais sumažėjo 40-čia darbuotojų.

Rokiškio filialas tęsia praėjusiais metais pradėtus Kairių aplinkkelio rekonstrukcijos darbus, Visagine rekonstruoja Statybininkų gatvę, vykdo žvyrkelio rekonstrukcijos darbus Latvijoje.

2012 m. gegužę „Panevėžio keliai“ su LAKD pasirašė dvi sutartis dėl bituminės dangos įrengimo per gyvenvietes valstybinės reikšmės rajoniniuose keliuose. Panevėžio apskrityje numatytų darbų apimtys siekia 6,30 mln. Lt, Utenos apskrityje - 10,03 mln. Lt. Darbų pabaiga - šių metų lapkričio 30 d. Šiuose objektuose taip pat dirba rokiškėnai

Baigiamas stambus aplinkosaugos projektas

2012 metais „Panevėžio keliai“

baigė Utenos regiono žaliųjų atliekų kompostavimo aikštelių įrengimo bei Anykščių ir Molėtų rajonų senų šiukšlynų uždarymo projektavimo ir statybos darbus. Projekto vadovas - Danielius Žigas. Projekto vykdymo metu Utenos regione uždaryta 10 neveikiančių sąvartynų, kurie neatitinko elementarių aplinkosaugos, sanitarijos bei higienos normų reikalavimų. Bendras uždarytų sąvartynų plotas - 10,24 ha. Lygiagrečiai buvo suprojektuotos ir įrengtos keturios žaliųjų atliekų kompostavimo aikštelės Anykščiuose, Molėtuose, Ignalinoje ir Zarasuose.

Tai - pirmasis tokios didelės apimties aplinkosauginis projektas, kurį įgyvendino AB „Panevėžio keliai“. Projekto vadovas Danielius Žigas sakė, kad šiuo metu vykdomos objektų pridavimo statybos inspekcijai procedūros.

Įpusėtas Kairių aplinkkelis

Šiaulių regione įpusėjo Kairių aplinkkelio statyba. Pasak projekto ir statinio statybos vadovo Jevgenijaus Šaškovo, šiame projekte dirba Luko Unskino vadovaujamas darbų vykdymo padalinys ir rokiškėnai, vadovaujami Ričardo Liugos.

Aplinkkelio pagrindinės trasos dalyje klojamas paskutinis kelio pagrindo sluoksnis ir nedelsiant prasidės asfaltavimas. Liepos mėnesį asfaltą planuojama pradėti kloti ir 900 metrų ilgio jungiamajame kelyje, kur jau atlikta 80 procentų kelio pagrindo įrengimo darbų.

Iš sąstingio pajudėjo ir 400 metrų kelio sankasos įrengimo darbai. Ši atkarpa, pasak projekto vadovo, buvo labai sudėtinga: „Tokio sudėtingo, silpno grunto dar neteko matyti. Darbus apsunkino ir lietūs, nes iki reikiamo lygio sutankinti sankasos neįmanoma nei tuo atveju, kai gruntas labai sausas, nei tada, kai gruntas labai drėgnas“.

Laimei, probleminės atkarpos statyba pajudėjo, ir sujungimui su Šiaulių keliu liko įrengti apie 200 metrų kelio sankasos. Beveik baigta, pasak Jevgenijaus Šaškovo, ir požeminė pravaža pėstiesiems ir transportui.

Kairių aplinkkelio statybos dar-

BET PLEČIASI DARBŲ GEOGRAFIJA IR POBŪDIS

bai vykdomi A9 kelio Panevėžys–Šiauliai ruože nuo 66,25 iki 75,43 kilometro. Projektas apima Kairių aplinkkelio statybą, esamo kelio rekonstravimą, saugaus eismo ir aplinkosauginių priemonių diegimą. Šio projekto atsakingasis partneris - UAB „Šiaulių plentas“. Numatoma darbų pabaiga - 2012 m. lapkričio mėnuo.

Pirmasis aplinkkelio etapas atidarytas automobilių eismui

Šalies sostinėje dirbančiai AB „Panevėžio keliai“ kolektyvo daliai, kuri vykdo net penkis Vilniaus miesto infrastruktūros gerinimo projektus, pats darbų įkarštis. Projekto vadovas Edmundas Jakubauskas, kuruojantis projektus sostinėje, pasakojo, kad Vilniaus miesto pietinio išorinio aplinkkelio pirmajame etape daromi paskutiniai potėpiai: Kirtimų ir Lentvario gatvių dalimi bei per naujai pastatytą viaduką jau paleistas automobilių eismas.

Projekto pirmajame etape tiesiamas kelias nuo Gariūnų sankryžos Minsko kryptimi iki Eišiškių plento. Rangovai įrengė pirmąjį 1,9 kilometro ilgio aplinkkelio dalį, pradedant nuo Gariūnų gatvės ir Savanorių prospekto sankryžos. Rekonstruojant kelią Kirtimų ir Lentvario gatvių sankryžoje pastatyta dviejų lygių sankryža, kurios pirmasis lygis yra Kirtimų gatvė, o antrasis lygis - 85,4 m ilgio ir 12,40 m pločio Lentvario gatvės viadukas.

Gariūnų tilto rekonstrukcijos projekte rugpjūčio mėnesį bus klojamas viršutinis dangos sluoksnis, atlikti tilto bandymai ir rugsėjo pirmąją dieną tikimasi paleisti eismą.

Rugsėjo 1-ąją normaliu gatvės plociu bus paleistas automobilių eismas ir Gariūnų gatve, išskyrus Gariūnų-Titnago gatvių sankirtos viaduką, kurį planuojama baigti spalio mėnesį.

Statomi keturi viadukai

Pietinio išorinio aplinkkelio antrajame etape rekonstruojama 1,4 kilometro ilgio Kirtimų gatvės atkarpa nuo 2,08 iki 3,48 kilometro, įrengiant keturių eismo juostų gatvę su skiriamąja juosta. Šiame etape, pasak Edmundo Jakubausko, vyksta visų keturių viadukų statyba.

Jau įrengti pastoliai viadukui per Galvės gatvę, kur rengiama dviejų lygių sankryža Kirtimų ir Galvės gatvių sankirtoje. Statomo viaduko per Galvės gatvę ilgis - 91,86 m, plotis - 25,8 m. Galvės ir Kirtimų gatvės jungiamųjų kelių sankryžoje eismui reguliuoti bus įrengti šviesoforai.

Taip pat baigiami statyti pamatai estakadai per geležinkelį: Kirtimų gatvės sankirtoje su geležinkeliu rengiama dviejų lygių sankryža pastatant 34,6 m ir 6,76 m pločio geležinkelio viaduką.

Dviejų lygių Kirtimų gatvės sankryžoje su geležinkeliu esamas viadukas demontuojamas ir statoma nauja 264 m ilgio, 29,9 m pločio

estakada virš esamo geležinkelio, toliau pratęsiant ją ir virš perspektyvinės geležinkelio linijos.

Šiame etape naikinama vieno lygio Kirtimų-Fermentų ir akligatvinės gatvės sankryža. Kirtimų gatvė tiesiama taip, kad tiesioginio ryšio nei su Fermentų gatve, nei su pramoniniais objektais neturės. Susisiekti su Fermentų gatve ir bei kitais objektais numatyta nuovaža, kuri su Fermentų gatve ir esamu akligatviu jungsis žiedinėje sankryžoje (išorinis žiedo skersmuo - 40 m).

Kad transportas patektų į esamus pramoninius objektus, esančius šalia Kirtimų gatvės, numatyta dubliuojanti gatvė. Į šią gatvę bus perkeltas visuomeninis transportas bei pėsčiųjų ir dviračių takas. Vi-soje rekonstruojamoje Kirtimų gatvės atkarpoje skiriamosiose juostose rengiami atitvarai, panaikinant galimybę apsisukti ar atlikti kairiuosius posūkius. Pėsčiųjų ir dviračių takas tiesiamas vakarinėje (dešinėje) Kirtimų gatvės pusėje. Ties 2,387 kilometru statomas pėsčiųjų viadukas, kuris sujungs tiesiamą pėsčiųjų ir dviračių taką bei Eurovelo 11 dviračių taką. Pėsčiųjų ir dviračių tako viaduko ilgis 43 m, plotis - 4,1 m.

Ekskavatoriaus išraustoje duobėje - pavojingas radinys

Projekto trečiojo etapo įgyvendinimo metu vykdoma Vilniaus pietinio išorinio aplinkkelio 4,365 kilometro ilgio ruožo nuo 3,48–7,85 kilometro Kirtimų gatvės rekonstrukcija. Šis etapas apima Kirtimų gatvę Vilniaus miesto teritorijoje nuo Savanorių prospekto iki Eišiškių plento.

Trečiajame etape naujai įrengiama 4 eismo juostų greito eismo gatvė su skiriamąja juosta, naikinami visi esami išvažiavimai į šalia esančias teritorijas. Šioms teritorijoms aptarnauti Kirtimų gatvės pietinėje pusėje bus pastatyta 7 m pločio 1,26 km ilgio dubliuojanti gatvė. Į šią gatvę bus perkeltos visuomeninio transporto stotelės. Patekimui į dubliuojančią gatvę suprojektuotas 280 m jungiamasis kelias per viaduką, akligatvinėje gatvėje numatomas visuomeninio transporto apsukimo žiedas; užstatytos teritorijos pusėje bus pastatytas 2,5 m pločio pėsčiųjų ir dviračių takas.

Edmundas Jakubauskas pasakojo, kad trečiajame etape intensyviai vykdomi žemės darbai. „Panevėžio kelių“ vilniečiai trečiajame aplinkkelio etape jau gali pasigirti ir nestandartiniais radiniais: vykdam žemės darbus ekskavatoriumi buvo atkastos 6 nesprogusios bombos, kurias išminuotojai sėkmingai išgabeno.

Projekto vykdymo metu esamos vieno lygio Kirtimų gatvėje įvažiavimui į dubliuojančią Kirtimų gatvę vietoje pradėta statyti dviejų lygių sankryža. Šiuo metu rengiamos viaduko atramos.

Vieno lygio Kirtimų gatvės sankryža su geležinkeliu, kur šiuo metu yra nereguliuojama geležin-

kelio pervaža, rekonstruojama į viaduką virš geležinkelio. Esama geležinkelio pervaža, pastačius viaduką, bus demontuota. Per Kirtimų gatvę statomas 70 m ilgio ir beveik 12 m pločio viadukas, dabar rengiami jo pamatai.

Dėl eismo saugumo Kirtimų gatvės nuovažos, Krantinės gatvės ir jungiamojo kelio sankryža numatoma įrengti žiedinio tipo. Šio etapo pabaigoje ties 7,55 kilometru numatyta įrengti tunelį. Jį, pasak Edmundo Jakubausko, numatyta pradėti statyti liepos pabaigoje.

Darbus trečiajame etape šiek tiek stabdo 10 kilovoltų kabelis, kurį turi iškelti AB „Lesto“. Projekto vadovas tikisi, kad aukštos įtampos kabelio iškėlimo klausimas bus išspręstas per mėnesį.

Rekonstruojamas II-ojo Pasaulinio karo metais statytas geležinkelis

AB „Panevėžio keliai“ geležinkeliečiai šių metų pirmoje pusėje baigė projekto „Kauno stoties, aplinkkelio Palemonas-Rokai-Jiesia ir Kauno-Kybartų linijos kelio įrenginių modernizavimas (I etapas)“ rangos darbus. Pasak projektų vadovo Artūro Giko, šiuo metu vykdomos objekto atidavimo naudoti procedūros.

Tuo pat metu pradėtas įgyvendinti stambaus geležinkelio infrastruktūros projektas „IX B koridoriaus Vilniaus aplinkkelio Kyviškės-Valčiūnai antrojo kelio statyba“. Tai - bene didžiausias geležinkelio projektas nuo Lietuvos Respublikos Nepriklausomybės atkūrimo, kurio metu bus rekonstruojamas II-ojo Pasaulinio karo metais avariniam krovinių pervežimui pastatytas geležinkelio kelias, aplenkiantis Vilniaus miestą.

Projekto darbus vykdo įmonių konsorciumas: atsakingasis partneris AB „Kauno tiltai“, partneriai: AB „Panevėžio keliai“, Lenkijos geležinkelio statybos bendrovė „Trakcja-Tiltra“, Latvijos „Belam-Riga“ ir Kauno statybos įmonė „Mitnija“. Vadovaujantis sutartimi su AB „Lietuvos geležinkeliai“ planuojama atlikti darbų už 213,9 mln. litų (be PVM).

Tiesiamas naujas geležinkelio kelias bus 24,5 km ilgio, o jo vėžės plotis - 1520 mm. Tuo pat metu bus rekonstruojamas ir jau esamas 24,6 km vienkelis geležinkelio ruožas, tiesiami papildomi keliai, klojami didesnio kryžmėženklio iešmai. Įgyvendinus projektą, nauju dvikeliu geležinkelio aplinkkelio traukiniai galės važiuoti didesniu nei iki šiol - iki 80 km/h - greičiu.

Pasak projektų vadovo Artūro Giko, jau pradėta Kyviškių geležinkelio stoties rekonstrukcija, vykdomi pagrindinių tarpstočių rekonstrukcijos darbai, „Panevėžio kelių“ geležinkelininkai įrenginėja antrojo kelio sankasą: „Panevėžio keliai“ šiame projekte įrengs 5,8 kilometro geležinkelio ruožą.



Kairių aplinkkelio statybos projekte dirbęs Antanas Rubys aplinkkelio atidarymo nesulaukė. Kelininko Antano Rubio širdis nustojo plakusi tiesiog objekte 2012 m. gegužės 17 dieną.

Latvijoje - kitokia patirtis

Kaimyninėje Latvijoje AB „Panevėžio keliai“ baigia dvimetį projektą - kelio Ryga-Jelgava-Lietuvos siena (Meitene) dešinėsios kelio pusės dangos rekonstrukciją dešimties kilometrų ruože. Tai didžiausias susisiekimo infrastruktūros projektas, kurį AB „Panevėžio keliai“ vykdo Latvijoje tiesiogiai. Dalį darbų šiame projekte atliko Latvijos kompanijos, tarp jų ir „Panevėžio kelių“ dukterinė įmonė „Union Asphalttechnik“. AB „Panevėžio keliai“ šiame projekte vykdė frezavimo, nufrezuoto asfalto permalimo bei asfaltavimo darbus.

„Kaip esminį skirtumą norėtusi įvardinti kitokį Latvijos užsakovo požiūrį į rangovą. Tą aplinkybę, kad vykdam ilgalaikius projektus, šiuo atveju - dviejų metų projektą, užsakovas žiemos laikotarpiui, kai darbų vykdyti negalima, perima objektą žiemos eksploatacijai, vertinčiau pozityviai. Rangovas tuo laikotarpiu yra atsakingas už susidariusių išdaužų sutvarkymą, bet ne už kelio valymą pasnigus“, - įspūdziais iš Latvijos dalijosi šio projekto vadovas Saulius Stravinskas.

Lietuvoje už objektą tuo laikotarpiu, kai dėl natūralių oro sąlygų ar finansavimo stygiaus darbų vykdyti negalima, yra atsakingas rangovas. Latvijos užsakovai šiuo atveju tikrai yra racionalesni, nes rangovui sudėtinga vykdyti jam nebūdingas funkcijas, įskaitant kelių dangos priežiūrą žiemą. Juolab sudėtinga šiuos kaštus, ypač jeigu darbai sustoja neapibrėžtam laikotarpiui, objektyviai įvertinti ir įkalkuliuoti į pasiūlymo kainą. Įpusėti ir be aiškos tęstinu-

mo galimybės projektai Lietuvoje labiausiai būdingi savivaldybėms.

Pasak Sauliaus Stravinsko, Latvijoje teko susidurti ir su kitokia techninės priežiūros vykdymo praktika: „Operatyviau vyksta darbų kokybės kontrolė ir darbų aktavimas. Projekte nenumatytų, bet būtinų projekto įgyvendinimui papildomų darbų finansavimo klausimai sprendžiami operatyviai, rangovas dėl to sunkumų beveik nepatiria.“



Nuotr. iš kairės: vyresnysis darbų vadovas Kęstutis Bajarūnas ir kelininkas Jonas Vytautas Petkas.



Darbų vadovas Mantas Jokubauskas



Požeminės pravažos pėstiesiems ir automobiliams statyba Kairių aplinkkelyje. Aukštai - kelininkas Giedrius Jokubaitis, betonavimo darbus atlieka kelininkas Romualdas Žilys.

KELIAS BE SMĖLIO IR ŽVYRO - KAIP MAISTAS

atkelta iš **1 psl.**

lis tinkamiausias asfalto gamybai, kadangi yra išplautas, atitinka visus keliamus aukštos kokybės reikalavimus“, - sakė 15-ojo darbų vykdymo padalinio vadovas Vytas Matuzas. Beveik prieš vienuolika metų atėjęs dirbti į „Panevėžio kelius“ V. Matuzas maždaug tiek pat laiko vadovauja atsakingiems darbams karjeruose, kai šie buvo jam priskirti.

Paviršius skutamas specialiais peiliais

Nors karjeruose darbymetis vyksta nuo sezono pradžios pavasarį iki pat užšalimo, t.y. beveik iki kalėdų, meteorologinės sąlygos kiekvieną dieną taip pat turi nemažos įtakos. Daugiausia mechanizmai dirba, kai yra sausa, o kada lynoja ar net visai įsismarkauja lietus, dirbti tampa sunku, technika klimpsta, nėra tokio didelio darbo našumo. Pučėkų karjere net ir dulkiant vidutinio stiprumo lietus darbai nesustojo - ratus suko buldozeris, skreperis, burzgė ekskavatorius bei pakrovėjas.

Maždaug iki aštuonių kubinių metrų viršutinio dirvožemio sluoksnio pasikrovęs skreperis truputį slydo per šlapią juodžemį ir netrukus sustojo palaukdamas buldozerio, kuris link išvažiavimo nedidelę atkarpą iš karjero stūmė skreperį. Nenuaujo, bet daugeliu atžvilgiu ekonomišką skreperio veikimo principą ir atliekamas funkcijas V. Matuzas paaiškino paprastai: hidrauliniu būdu nuleidžiamas ir pakeliamas peilis atitinkamai pasikrauna grunto arba paskleidžia jį tolygiai, paskui supila į kalnus, arba gali lygiai skleisti ant kelio, kai reikia supilti sankasas, taigi skreperis pats išsikrauna taip, jog neprireikia savivarčių.

Pirmasis procesas vyksta, kada nukasamas dirvožemis, antrasis - kada pašalinamas užterštas gruntas, jis išvežamas arba sustumdomas buldozeriais, o trečiasis procesas - žvyro traukimas iš vandens. Dirvožemis paprastai nustumdomas į šonus ir karjero plokštuma atsidengia iki švaraus žvyro. Tuomet juodžemis supilamas atgal ir paskleidžiamas tame pačiame karjere arba kelio sankasose, kur būna sodinami medeliai, tvarkomi ir suformuojami šlaitai.

„Toks procesas vyksta, kai atidengiamė dangą vieną kartą į metus arba du, žiūrint, koks yra žvyro poreikis. Tada žvyras yra suvežamas į sandėlius, arba kartais tiesiai pakraunamas į mašinas ir išvežamas į objektus. Iš čia žvyras yra naudojamas tik keliams tiesti, gatvėms, šalčiui atspariam sluoksniui sutvirtinti ir kelio pagrindams kloti“, - pasakojo V. Matuzas apie darbus Pučėkų kar-



Psichologinė vadovo ataka: „Tai ką, nesitikėjot, kad šiandien atvažiuosime patikrinti?“ - įdėmų žvilgsnį bando atremti P. Čižikas (dešinėje).

jere. Pagal esamą projektą numatyta šį karjerą apvandeninti, t.y. įrengti tvenkinį, aplink vandens telkinius pastatyti poilsio namus, įrengti poilsiavietes, sukurti gražią poilsinę zoną. Tačiau tą ateityje įgyvendins karjero savininkai, nes AB „Panevėžio keliai“ iš jų tik nuomoja karjerą ir naudoja gamtiniais ištekliais.

Norėtų naujesnių mechanizmų

Keturioliktus metus „Panevėžio keliuose“ dirbantis ekskavatorininkas Petras Švilpa teigia, kad Pučėkų karjere neretai susirenka žvejai mėgėjai, ir jiems galima truputį pavaldėti, nes kelininkams ne žvejyba rūpi, o darbai laukia. „Iš vandens traukiam būsimą produkciją - žvyrą, tačiau kartais ir žuvį pagaunam. Pernai lydeką pagavau nedidelę ir du vijūnus kaušė radau. Nuvaliau ir paleidau į tą vadinamą mūsų ežerą. Vakarienis nebuvo - mažiukai tokie pasitaikė“, - smagiai pasakojo P. Švilpa, bendradarbių pelnytai tituluojamas karjero senbuviu.

Su įvairia technika Rusijos platybėse bei šiaurėje kadaise dirbęs P. Švilpa teigia mokantis valdyti ir kraną, ir buldozerį, ir pakrovėją. Daug kartų per dieną su ekskavatoriaus kabina 180-ties laipsnių kampe besisukantis vyras sakė nebeįsivaizduojantis jokių nepatogumų, nors prieš akis mirga smėlis, vanduo, žvyras: „Atsargiai žiūrime saugumo reikalavimų, arti vandens nevažiuojame. Sukiotis tapo jau įpratimas, galva nebesvaigsta, tie judesiai nestaiigūs.“

Buldozerio pakrovėjo mašinistas Laimutis Vaškevičius prisipažino, kad pirmaisiais metais darbas karjeruose jį išgąsdino: „Labai baisiai atrodė ta technika: galinga, nenuauja ir sunkiai valdoma.“ Pasidomėjęs, ar vadovai supranta situaciją ir įvertina už sunkų darbą, L. Vaškevičius buvo atviras: „Manimi tai labai patenkinti, kiek žinau. „Panevėžio keliuose“ jau aštuntas sezonas.“

Skreperio mašinistas bei frezos mašinistas prie asfaltavimo darbų ant kelio Visvaldas Kemzūra sakė,

kad užimtumas ir darbų krūvis būdavo gerokai didesnis: „Dabar karjerus atviršiuojam (t.y. nuimamas viršutinis dirvožemio sluoksnis iki lygaus vientiso smėlio, - red. past.), anksčiau daugiau darbų buvo, dabar tik karjeruose dirbam.“ Kad nebūna lengva, prisipažino ir skreperio mašinistas Alfonsas Lapėnas: „Technika lūžta, detalių nebėra, atgyvenusi jau savo amžių. Laikas nauja keisti.“ Dėl galingų agregatų amžiaus nuo priekaištų susilaikė žvyro vežiojantis pakrovėjo mašinistas Petras Čižikas: „Nesunku dirbti - darbas kaip darbas, kaip gali patikt ar nepatikt. Kai naujos technikos nėra, gera ir šita.“

Beje, per visus tuos metus, kaip patikino V. Matuzas, techninių avarijų ar nelaimingų atsitikimų karjeruose nepasitaikė: dirbantys su sena, daugiausiai rusiška technika darbininkai laikosi visų reikalavimų ir ant nulyginto paviršiaus drago lenktynių nerengia. Kaip rimčiausią avarinę situaciją DVP-15 vadovas įvardijo nutikus dirbant Berčiūnų karjere - bekasant smėlį visai netikėtai ekskavatoriaus strėlė tiesiog lūžo pusiau ir liko įstrigusi smėlyje. Išskyrus ekskavatorių, nenukentėjo niekas, tačiau jį tądien valdžiusiam kelininkui teko išklaustyti nemažai bendradarbių pašmaikštavimų, nes nutikimas buvo aptarinėjamas ilgai.

Tarsi plaukiojanti barža

Neretai gamybos procese pasitaiko, kad pasiekti smėlį su naudingomis iškaskomis kasant paprastu būdu, t.y. vien su ekskavatoriumi, neįmanoma, tuomet šiam procesui atlikti pasitelkiamos žemsiurbės. AB „Panevėžio keliai“ nuomojamame Ustukių karjere žemsiurbė traukia smėlį iš tokio gylio, kokį tik gali pasiekti. Jos atgabenimo istorija į šį karjerą nekasdieniška: į baržą iš senų gerų filmų panaši žemsiurbė buvo atvežta galingais tralais, iškelta ant kranto, sumontuota iš trijų dalių ir nustumta į vandenį. Ne, ji nenuskendo, tiesiog užkūrus variklį buvo nuplukdyta prie kiek atokiau,



Gražaus jubiliejaus proga akmenaskaldės operatorių V. Bagdonavičių pasveikinęs vadovas V. Matuzas palinkėjo ištvermės ir kantrybės nelengvame darbe.



A. Zimnicko teigimu, malant akmenis nemažai tenka įdėti ir fizinio darbo: iš peties darbuotis laužtuvu ir kūju, patikrinti agregatą ir tinkamai paruošti darbui, kai linija užsikemša nuo žemių.



Nelengvą darbą pasirinkęs nuo jaunystės V. Potiomkinas sugebėjo jį pamilti ir sąžiningai dirba jau trisdešimt vienerius metus. Tikisi ir toliau - per tiek metų darbas keistai mielu tapo.

bene karjero viduryje esančios nepalaidos salelės. Darbuotojai veiksmus ir darbo procesą koordinuoja ir būdami sausumoje, ir priplaukdamie prie jos valtimi. Triukšmui nutilus kartais tvenkinyje pasirodo dvi gulbės, tačiau jos kol kas nedrąsios, tad renkasi saugesnius vandenius.

Žemsiurbės veikimo principas yra toks: siurblio pagalba smėlis traukiamas iš maždaug 8-10 metrų gylio kartu su vandeniu ir prie specialių plūdurių pritvirtintais vamzdžiais išpučiamas į krantą. Tokiu pačiu principu per ištekamąjį vamzdį vanduo išbėga ir suteka at-

gal į karjerą, o nusėdęs smėlis lieka krante, sandėlio viduje, t.y. iškastoje įduboje smėliui kaupti ir laikyti. Specialiai džiovinti smėlio nereikia - jis nusifiltruoja savaime ir išdžiūna, o vėliau išvežamas į objektus ir naudojamas pagal paskirtį.

„Per dieną yra išgaunama iki tūkstančio tonų smėlio. Vanduo iš sandėliuojamos vietos išbėga maždaug per 2-3 valandas, tai priklauso nuo vandens filtracijos ir smėlio gylio. Darome pertraukas ir tada smėlį pradedame traukti iš naujo“, - paaiškino V. Matuzas. Itin stipri trykštančio vandens srovė, kaip juokauja vado-

BE PRIESKONIŲ



Dirvožemio pasikrovusį skreperį buldozeris per šlapią gruntą stūmė link išvažiavimo, kurio šlaitai supilti iš to paties juodžemio.



Ekskavatoriaus kaušė vyrai ne tik žvyro randa, bet ir tarp jo spurdančių žuvelių.



Iš pradžių dar be smėlio purškiamas vanduo, panašus į stiprų masažuojantį procedūrų dušą, netrukus užpildys sandėliuojamo smėlio įdubos dugną.

vas ir darbininkai, panaši į populiarių masažavimo vandeniu būdą - šarko dušą ir kitas intensyvias procedūras, bet rizikuoti išmėginti jokia būdu nepatiria, nes nugara nukentėtų tikrai stipriai.

Sumala bet kokius akmenis

Pačiame Žeimelyje, esančiame netoli Latvijos sienos, jaučiai dvelkia istorija ir išlikusia praėjusių amžių architektūra: ratu apvažiuojama žalia aikštė primena ramius prieškarinius laikus, o privatūs senovinės architektūros namukai skiriasi nuo įprastų lietuviškųjų. Beje, isto-

rija byloja, kad šis dviejų valstybių pasienyje esantis miestelis kadaise buvęs svarbia ir pamėgta bajorų vieta: į ilgesnes keliones išsiruosę aukštuomenės luomo didikai susitikimus ir svarbius pokalbius rengdavo unikaliuose, ne bet kam prieinamose raudonų plytų užieigose, puikiai išsilaikiusiose iki šių dienų, kur dabar gyvena paprasti žmonės.

Žeimelio žemės ūkio bendrovėje „Panevėžio keliai“ dirba pagal sutartį su užsakovu. Čia nuo ryto iki vakaro nepertraukiamai vyksta darbas: visu pajėgumu triukšmingai ūžia akmenaskaldė, į kurią su-



Besemdamas žvyrą P.Švilpa ne kartą ir žuvelių yra pagavęs, tačiau kaip gerasis samarietis paleido - tegu plaukioja ir auga, nes vakarienei per menki.



Iš trijų dalių sumontuota žemsiurbė panaši į seną baržą, tačiau smėlio gavybai iš gylio ji - nepa-keičiamas mechanizmas.



Įvairaus dydžio akmenys su žemėmis ir betono laužas po apdirbimo proceso akmenaskaldėje išrūšiuoti taps skirtingos paskirties produkcija.

pilti įvairaus dydžio akmenys ir betono laužas po apdirbimo proceso išrūšiuoti krinta į skirtingo dydžio (0,45 ir 0,9 frakcijos) akmenukų krūvas. „Tai nuo akmenų ir betono laužo atsijota žemė, skaldos likučiai, kurie iškrenta per 9 milimetrų sietą. Panaudojama pagal poreikį - kam prireikia duobėms užpilti kaimė ar fermose, kam duobės ant kelio užpildyti, - pasakojo V.Matuzas. - Dirbame pagal užsakymą. Kokios reikia frakcijos, tokią ir pagaminam - ją, ko gero, netgi naudoja ir savo vietinių, latviškų, kelių statyboje“.

Akmenaskaldės operatorius Al-

bertas Zimnickas patikino, kad šalia mechaninio darbo daug tenka atlikti ir fizinio: „Malam akmenis, visokį gelžbetonį, betoną, išvers-tų fermų, bendrovių sienų, pamatų nuolaužas. Nelengvas darbas. Triukšmas didžiulis, reikia nuolat rankom dirbt, be laužtuvo ir kūjo niekaip nesusitvarkytume - čia pagrindiniai darbo įrankiai. Laisvo laiko mažai būna, pertraukos metu nebent pažvejoti nueinam.“

Nelengvą darbą sugebėjo pamilti

Su vykstančiais darbo procesais

susipažinimas tądien buvo ne tik darbinio pobūdžio: čia dirbantis akmenaskaldės operatorius Virgijus Bagdonavičius birželio pradžioje atšventė 50-ąjį gimtadienį. Atvykęs pasveikinti darbuotojo gražaus jubiliejaus proga DVP-15 vadovas V.Matuzas per poilsio pertrauką įteikė V.Bagdonavičiui dovaną bei perdavė įmonės vadovų linkėjimus. Tradiciją pasveikinti bet kokių pareigybių darbuotojus apvalių asmeninių sukakčių proga „Panevėžio keliai“ puoselėja jau ne vienerius metus.

Pasiteiravus, kokia jubilato nuotaka ir esamos svajonės, vyras nusišypsojęs pratarė: „Atrodo, jau esu per daug senas... Kokių dar svajonių, planų gali būti, jeigu vasarą atostogų neturim. Dirbam. Akmenų smulkinimas - sunkus darbas, įrengimas ne tam skirtas, ne betono luitams smulkinti, o jie didžiuliai, reikia ir laužtuvu, ir rankoms laužyti, daug fizinio darbo. Iš technikos mažai naudos, daug jėgų reikia patiems įdėti.“ Papasakojęs apie darbus jubilatas pažadėjo apie svajones pagalvoti ir gyvenimu pasidžiaugti, kada laisvo laiko atsiras ir nuovargio nebeliks.

31-erius metus „Panevėžio keliuose“ dirbantis pakrovėjo mašinistas Vladimiras Potiomkinas sakė, kad nuo ryto iki vakaro - dulkės ir prakaitas, sunkus monotoniškas darbas, tačiau netgi tokį jis sugebėjo pamėgti: „Pažiūrėkit, vien duobės teritorijoje - linguoju linguoju su pakrovėju, nėra net kada išlipti, nuolat reikia pasikrauti, supilti, eigą stebėti. Į nuolaužų kalną lipu, pas-kui atvežu, viskas ratu, o jeigu labai didelė kaitra, per karštį sunku dirbti. Kaip matot, kabinoj kondicionieriaus nėra, tik vėjelis pro atdarus langus, dulkių prisikvėpuojam. Ar kenkia sveikatai? Na, žiemą pamatysime, kai visą sezoną atidirbsim.“ V.Potiomkinas teigė įpratęs tokį nelengvą darbą dirbt, pamilęs jį nuo jaunystės, taip gal ir pabaigsias, nes atsisakyti kažkodėl neišeina.

Dar viename įmonės eksploatuojamame Berčiūnų karjere technika tądien nedirbo, o aplinka nustebino gamtos grožiu, beveik visiškai baltu smėlio kalnais ir skaidriu vandeni - trumpam galima buvo pasijusti tarsi pajūryje, tad nenuostabu, kad visa tai traukia žmones, nors į teritoriją įeiti neleidžiama. Tačiau, kaip pasakojo V.Matuzas, yra buvę ir pikantiškų nutikimų. Vieną dieną atvykę darbininkai nelabai galėjo susikaupti darbui, nes išvydo čia patogiai įsitaisiusias dvi merginas, pagal kurių įgeidį netikėtai karjero aplinka keletui valandų tapo nudisčių pliažu. Nusimetusios maudymosi kostiumėlius ir išsitiesusios ant smėlio, merginos tąsyk ramiai mėgavosi saule ir nė neketino taip greitai apsirengti.

GABŪS MOKSLININKAI IŠGARSINO LIETUVĄ IR SU KUKLESNIAIS PRIETAISAI

AB „Panevėžio keliai“ projektų inžinierės Ramutės Varnaitės dalykiniai įspūdžiai netikėtai sutilpo į dvidešimt ketverių metų laikotarpį. Būtent prieš tiek metų inžinierė baigė mokslus geodezijos katedroje, o neseniai buvo pakviesta dalyvauti 90-ąjį jubiliejų švenčiančios Geodezijos ir kadastro katedros (Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Aplinkos inžinerijos fakultetas) iškilmės. Beje, Geodezijos ir kartografijos mokslo šaknys siekia Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės laikus - 1826 m. Vilniaus universitete įkurta Geodezijos katedra, su kuria sietinos ir dabartinės VGTU Geodezijos ir kadastro katedros šaknys.

„Įspūdį paliko progresas, nes yra šalia įkurtas ir geodezijos institutas. Bendradarbiauja visi geodezijos instituto darbuotojai iš geodezijos ir kadastro katedros - docentai, profesoriai, jie institute geodezinio pagrindo technologinių tyrimų instrumentus kalibruoja. Šventiniame renginyje buvo malonu pamatyti savo garbius dėstytojus, buvusius mokslo draugus. Džiaugiuosi sutikusi mokslo pirmūnę Eglę Bagdonienę, kuri dirba AB „Lietuvos geležinkeliai“, bei Arūną Būgą, besidarbuojantį Geodezijos ir kadastro katedroje“, - pasakojo R.Varnaitė.

Renginyje buvo prisiminti ir amžinojo poilsio išėję profesoriai - habilituotas daktaras Vincas Vainauskas, pas kurį Vilniaus universitete geografijos katedroje R.Varnaitė



Projektų inžinierę R.Varnaitę sudomino GNSS imtuvas - jo pagalba galima atlikti tikslus matavimus miškingose bei užstatytose teritorijose.

prieš 24 metus apsigynė diplominį darbą šlaitų slinkimo tema, pirmasis jos grupės kuratorius Antanas Ražinskas bei katedros vedėjas docentas Vytautas Tulevičius. Beje, profesorius V.Vainauskus 1986 m. Vienoje, Tarptautinės fotogrametrijos ir distancinių tyrimų draugijos 18-ojo kongreso iškilmingoje sesijoje buvo įteikta Eduardo Doležalo premija. Ji konkurso būdu skiriama mokslininkams, nusipelnusiems fotogrametrijos, distancinių tyrimų ir geoinformacinių sistemų plėtotos, mokslo ir mokymo srityse. 2000-aisiais V.Vainauskas už darbų ciklą „Geodezijos, fotogrametrijos ir kartografijos mokslų teorijos



(iš kairės į dešinę) Profesorius, habil.dr. Jonas Skeivalas, R.Varnaitė, Eglė Bagdonienė iš AB „Lietuvos geležinkeliai“, lektorė Jadvyga Stepanovienė, Geodezijos instituto direktoriaus pavaduotojas Povilas Viskontas.

ir praktikos plėtra“ tapo Lietuvos mokslo premijos laureatu.

Prieš jubiliejinio renginio oficialiąją dalį organizatorių iniciatyva buvo surengta naujausių matavimo prietaisų paroda, sudominusi ir sukėlus daug įdomių diskusijų tarp profesorių bei kadaise pas juos besimokiusių specialistų. Parodoje pristatyti naujausi matavimo instrumentų gamintojų Trimble firmos tikslieji prietaisai, skirti profesionalams, dirbantiems statybos, kelių tiesimo, pramonės bei geodezijos srityse, kur būtini tikslūs matavimai.

„Nors pakeičiau darbo profilį ir jau dirbu kelių ir geležinkelių srityje, tačiau buvo labai įdomu susipažinti su

šiuolaikinėmis naujovėmis. Modernūs prietaisai skirti profesionalams, būtent geodezininkams - kelių tiesimui, įvairiems žemės matavimams atlikti, o ypatingai tikslūs rodmenys pateikiami 10 mm tikslumu“, - akcentavo inžinierė. Tačiau pasiekimai byloja, kad instituto mokslininkai sėkmingai naudojo ir senesniais prietaisais: 2007 m. P.Petroškevičiui, J.Skeivalui, A.Zakarevičiui bei E.K.Paršeliūnui už Taikomosios mokslinės veiklos darbų ciklą „Lietuvos geodezinio pagrindo sukūrimo ir plėtros Europos lygmenyje technologijų tobulinimas ir taikymas“ buvo paskirta Lietuvos mokslo premija.



(iš kairės į dešinę) Docentas dr. Albinas Žalnierukas, docentas dr. Raimundas Putrimas, profesorius habil. dr. prof. Petroškevičius Petras bei Ramutės bendramokslė Eglė Bagdonienė iš AB „Lietuvos geležinkeliai“.

EGIPTIEČIAI BITUMĄ NAUDOJO IR MUMIFIKAVIMUI

Kristina VAIČIŪNAITĖ, archeologė

Bitumas - tai nafta, iškilusi į Žemės paviršių ir sutirštėjusi per garavimą, vandens netekimą bei biodegradaciją, kol ji įgauna mums pažįstamą sunkiosios naftos ar skysto asfalto formą. Bitumas yra plačiai naudojamas kaip rišiklis kelių statyboje, tačiau įvairios jo savybės žinomos jau tūkstančius metų. Bitumą naudojo daugybė kultūrų visame pasaulyje - tiek pietvakarių Azijoje, tiek Centrinėje Amerikoje. Ši medžiaga buvo naudojama kaip sandarinimo glaistas puodų, krepšių ir vandens transporto priemonių gamyboje, kaip klijai statybose bei gaminant papuošalus ir įrankius, kaip lakas apdirbant medieną, akmenį bei metalą, taip pat žinomas jo panaudojimas kuro bei medicinos srityse.

Pirmieji radiniai Europoje datuojami mažiausiai 40 000 metų prieš Kristų, kuomet neandartaliečiai naudojo bitumą darbo ir medžioklės įrankių gamyboje, sutepdami medi-

nus įrankių kotus šia lipnia medžiaga prieš įstatant aštrius akmeninius ar titnaginius antgalius.

Pradėjus formuoti pirmiesiems miestams Mesopotamijoje (dabartinėje Irako teritorijoje), taip pat atsirado poreikis geresnėms statybos technologijoms, todėl senovės Mesopotamijos gyventojai bitumą naudojo gyvenamųjų pastatų, rūmų ir šventyklų statybose. Vystantis amatams bitumas pradėtas taikyti platesnėje sferoje. Labiausiai vertinama bitumo savybė buvo nepralaidumas vandeniui ir kitiems skysčiams, todėl ši medžiaga buvo plačiai naudojama vandens transporto priemonių statyboje ir amatininkų dirbtuvėse, siekiant užtikrinti grindų sandarumą. Bitumą taip pat naudojo ir kelių statybai, pavyzdžiui, akmenimis ir degtomis plytomis grįstame procesiniame kelyje Babilono mieste, vedusiame nuo Ištarės vartų link zigurato (laiptuotos piramidės formos šventyklos).

Anksčiausiai datuojami (6-to tūkstantmečio pabaiga - 5-to tūkstantmečio pr. Kr. pradžia) radiniai,

įrodantys bitumo naudojimą laivų ir valčių statyboje, buvo rasti pietų Mesopotamijoje prie Persijos įlankos bei dabartinės Kuveito ir Omano teritorijose. Rastos bitumo liekanos su nendrių išpuodais atitinka tuometines valčių statybos technologijas. Šioje vietoje rastas nendrinio laivo modelis su bitumu datuojamas ketvirtu tūkstantmečiu prieš Kristų.

Bitumą taip pat naudojo mirusiųjų kūnų papuošimui, kaip parodo radiniai iš Artimųjų Rytų. Dar prieš 10 tūkstančių metų gyvavo tradicija atskirti mirusiųjų kaukoles nuo kūnų ir dekoruoti jas įvairiomis medžiagomis smulkiais elementais (pavyzdžiui, jūros kriauklėmis). Šiam tikslui dažnai naudotas ir bitumas.

Artimuosiuose Rytuose bitumą išgaudavo iš natūralių šaltinių, o atlikus analizę pavyko nustatyti bitumo prekybos ir judėjimo kelius. Senovės egiptiečiai naudojo bitumą kaip konservantą mumifikacijos procese, šią medžiagą atgabendami iš Palestinos, netoli Negyvosios jū-

ros esančių šaltinių. Atlikus penkių mumijų molekulinę analizę paaiškėjo, kad bitumas buvo atgabentas ne tik iš Negyvosios jūros prieigų, bet ir iš vietinių šaltinių prie Sueco įlankos. Kiti šaltiniai plačiai paplitę visuose Vidurio Rytuose, ypač Zagro kalnuose, kurie skiria dabartinės Irako ir Afganistano teritorijas.



Bitumo laivelio modelis, rastas Uro mieste pietų Irake, datuojamas 2300-2100 m. pr. Kr.



Dekoruotos kaukolės iš Tell Aswad gyvenvietės Sirijoje, datuojamos 7500 m. pr. Kr.

NUOTYKIAI UKRAINOJE: NUO ŠOKIRUOJANČIŲ SKRYDŽIŲ RUSIJOJE IKI SVEIKINIMO C.RONALDO

Rita MISIŪNIENĖ

AB „Panevėžio keliai“ 9-ojo darbų vykdymo padalinio darbų vadovas ir Panevėžio kelininkų sporto klubo „Via Ludus“ vadovas Evaldas Kadys, kaip pats įsitikinęs, dar ilgai gyvens nerealiai gerai ir jaudinančiais įspūdžiais iš kelionės į Charkovą. Jame prieš dvi savaites sporto aistrualis E.Kadys įgyvendino turbūt kiekvieno futbolo sirgaliaus svajonę - pasveikino ir spaudė ranką vienai ryškiausių profesionalių futbolo žvaigždžių Cristiano Ronaldo. Varžybų metu du įvarčius pelniusiam portugalui panevėžietis teikė „Carlsberg“ naudingiausio žaidėjo taurę. Beje, C. Ronaldo paliko ne pasikėlusios, savimi pasitikinčios žvaigždės, o gan santūraus žmogaus įspūdį.

„Man dar sunku patikėti viskuo, kas vyko tą sekmadienį. Jaučiausi kaip „Carlsberg“ reklamoje apie futbolo sirgaliaus svajonę. Neišdildomą įspūdį paliko žmonių minia ir puikus renginys, tiksliau - viskas nuo pat tos akimirkos, kai patekome į specialią zoną laukti rungtynių svarbių asmenų klube su vaisėmis, galimybės prieiti prie pat aikštelės iki nepamirštamų pačių rungtynių, stadiono dydžio, ryškios sirgalių minios. Gal po savaitės pažūrėjęs nuotraukoms namie supratau, kam tokiame įteikiau ir kiek daug visa tai man reiškia. Visi klausinėjo, kas čia ir kaip, ranką plovei ar neplovei, ir tik dabar pradėdau jausti, kokia viso to vertė“, - mielai prisimena Evaldas.

Nelygiavertės galimybės rungtyniauti

Pasak aktyviai sportu besidominčio E.Kadžio, jo svajonės išsipildymas prasidėjo bene ankstyvą pavasarį. Prisiekęs futbolo sirgalis ir kelionių mėgėjas Martynas Starkus, siekdamas pritraukti daugiau aktyvių žmonių, sukūrė socialinį tinklą kartu su „Calsberg“ ir pasiūlė visiems išsakyti, būtent kaip ir ką žmonės padarytų, kad išpopuliarintų futbolą. Visokių gerų minčių turėjęs Evaldas tą vakarą nutarė surašyti, kas galvoje buvo, nors prisipažįsta kažko labai ypatingo nesitikėjęs. Maždaug po mėnesio gavo elektroninį laišką-pakvietimą ir sužinojo, kad iš 3000 atrinkta 20 įdomiausiai pasisakiusių, tarp kurių pateko ir pats, ir buvo pakviestas į futbolo konferenciją. Beje, kaip po kelionės patikino Evaldas, jam Martynas Starkus paliko labai gerus įspūdžius kaip šiltas ir mandagus, paprastas žmogus, labai įdomu buvo su juo pabendrauti.

„Po konferencijos buvo galimybė atsakyti į klausimą „Kodėl tu esi vertas nuvykti į Charkovą ir įteikti prizą?“ Mano pagrindinis tikslas buvo nuvykti į futbolo konferenciją, kur turėjau progą susipažinti su Lietuvos futbolo federacijos vadovais, rinkti-



Evaldas Kadys įteikia naudingiausio rungtynių žaidėjo prizą šiuo metu vienam profesionaliausių pasaulio futbolininkų Cristianui Ronaldo, žaidžiančiam Madrido „Real“ klube bei Portugalijos vyrų rinkinėj.

nės žaidėjais bei treneriais ir kitais futbolui neabejingais žinomais žmonėmis. Bet kadangi jau buvau nuvykęs į konferenciją, nusprendžiau ir toliau pasivaržyti dėl kelionės į Europos futbolo čempionatą - pasakojo E.Kadys. - Turėjau tokių keletą įdomių minčių, vieną gan originalią, kitą kaip ir realesnę. Anksčiau premjeras A.Kubilius buvo pasakęs po rinktinės varžybų su Ispanijos rinktine dėkingą frazę: yra tokia problema, kad neturim stadiono, bet kol į Lietuvą neatvyks rungtyniauti tokie futbolo klubai kaip „Real“ ar „Chelsea“, tol nestatysim stadiono. Frazės potekstė buvo ta, kad Lietuvos krepšinio klubai rungtyniauja aukščiausiam lygmenyje, todėl ir statomos sporto arenos, o futbolo žvaigždės neatvyksta, tai ir nėra čia ko statyti to stadiono dėl vienerių varžybų per porą metų. Mano mintis ir buvo, kad bus daug šansų teikiant taurę pakviesti simboliškai atvažiuoti su savo klubais į Lietuvą sužaisti draugiškas varžybas būtent premjero minėtų klubų žaidėjus ir tokiu būdu atkreipti mūsų valdžios dėmesį. Kita mintis buvo susitarti su „FEMEN“ aktyvistėmis, kad jos pasirodytų stadione su šūkiu „Real + Chelsea=Stadionai Lietuvoje“.

Rusiškos kelionės ypatumai

Ankstų sekmadienio rytą iš Vilniaus oro uosto pakilę E.Kadys, M.Starkus ir du žurnalistai, skridę į Ukrainą per Maskvą su persėdimais, patyrė begalę įspūdžių ir nuotykių, kol po 8 valandų kelionės nusileido Charkove. Maskvoje be nuotykių turbūt neapsieinama, ne išimtis buvo ir lietuviai. Kitas skrydis buvo numatytas po trijų valandų. Oro uosto darbuotojai pasiteiravo, iš kur lietuviai atskrido, pasiūlė sutvarkyti dokumentus, atspausdinti bilietus ir pratęsti viską tranzitiniu būdu, kad nereikėtų iš naujo registruotis. Atidavę pasus oro uosto darbuotojams, kaip pasakojo E.Kadys, išlaukė pusantros valandos ir tuomet jau apėmė nerimas.

„M.Starkus sako - žinot, jau nebejuokinga, tad nuėjom pasiklaus-

ti, kada mes dokumentus atgausim. Darbuotojai pasiteiravo, kada kyla lėktuvas, o išgirdę, kad po pusantros valandos, tokie nustebe sako - ko čia stebitės, turit dar daug laiko, palaukit, forminam tuos pasus. Tai bajoris ir gavosi per visą kelionę su tuo „afarmliajem“, - pasakojo skrydžio subtilybių dar nepamiršęs Evaldas. - Kai galų gale atidavė pasus, nuvažiavom prie lėktuvo, vėl laukė nuotykių. Lėktuvas toks mažukas, gal 40 vietų, juo skrydis buvo nelabai jaukus - kylant ir leidžiantis labai purtė, iš manęs visi juokėsi, sako, gal bijai skristi, o grįžtant irgi visi buvo nusigandę, tada aš jau juokiausi: tai kas čia bijo to lėktuvo dabar?“

Nesklundimų pasitaikė ir su bagažu: iš anksto perspėtas, kad lagaminą reikės pasiimti Maskvoje ir iš naujo priduoti, E.Kadys taip ir norėjo padaryti, bet Vnukovo oro uosto darbuotojai patikino, kad viskas bus gerai, lagaminą jie patys perkels į Charkovą skrendantį lėktuvą. Tačiau nusileidus Charkove jaunuolis suprato, kad bagažas prapuolė, teko pildyti dokumentus, kad atsiųstų. Pasibaigus bene visiems įmanomiems nesklundumams ir nepatogumams kaip savotiška kompensacija už kelionėje patirtus vargus buvo jau kitoks įspūdžių kontrastas. Išėjusi iš to aerouosto lietuvių delegacija buvo palydėta į didžiulį autobusą: „Galvojom - kas čia dar važiuos, kiek čia ko reikės laukti, o mums sako: jūs čia važiuosit. Buvom labai nustebe, kad prabangus autobusas skirtas tik keturiems žmonėms. Jame buvo ir daug „Carlsberg“ alaus, ir lengvesnių gėrimų. Veža mus per visą miestą, o vietiniai žmonės žiūri - kokie čia nepaprasti ponai važiuoja. Tai buvo toks lyg ir nejaukumas, kai visi sveikina, mojuoja.“

Ryškiems įspūdžiams - geriausios vietos

Pirmas įspūdis Charkove, kad čia sugrįžta keliomis dešimtėmis metų atgal - daug žigulių ir moskvičių, jie sudarė maždaug pusę visų automobilių. Važiuojant arčiau miesto cen-



E.Kadys su draugiškais ir lojaliais savo šaliai Olandijos futbolo rinktinės sirgaliais.



Su dideliu futbolo bei kelionių fanatiku Martynu Starkumi prieš varžybas stabtelta įsiamžinti prie Charkovo „Metalist“ stadiono.

tro matėsi vis daugiau čempionato atributikos, ryškių spalvų, reklamų, daug olandų sirgalių - visi išsipuošę, ryškūs, oranžiniai. Nuvykę į viešbutį lietuviai apsistojo, o kadangi turėjo kelias laisvas valandas, nusprendė pasivaikščioti po miestą, pamatyti fanų zoną, nusifotografuoti bei pabendrauti su Olandijos ir Portugalijos futbolo rinktinių sirgaliais, o likus keturioms valandoms iki varžybų buvo nuvežti į stadioną.

„Nesitikėjom nieko, nuvažiavom prie stadiono, kur, pasirodo, buvo įsikūręs „UEFA“ klubas, papuolėm į dar įspūdingesnę nei „Carlsberg“ alaus reklamoje ložę. Ten buvo viso pasaulio virtuvė, įvairios pramogos, tiek turėjom veiksmo ir įspūdžių, kad tos keturios valandos labai greit prabėgo. Likus valandai jau atnešė tą taurę, kurią reikia įteikti, ir nuvedė į stadioną ant vejos įsiamžinti. Įspūdis buvo didžiulis - toks didelis gražus stadionas, - pasakojo E.Kadys. - Su taure fotosesiją pasidarėm, sugrįžom į svarbių asmenų klubą, ten dar pabuvom ir sulaukėm varžybų. Mūsų bilietai buvo vieni iš geriausių vietų - pirmą kartą buvau tokio lygio varžybose. Aš sirgau už



Trumpa fotosesija su įspūdingu apdovanojimu prieš pat varžybas ant prabangaus stadiono vejos.



E.Kadys su garsiais Madrido „Real“ futbolininkais: karjerą jau baigusiu Prancūzijos futbolo rinktinės nariu Cristianu Karembeu (kairėje) ir dabartiniu Portugalijos rinktinės lyderiu Cristianu Ronaldo.



Nuo 1986 metų Portugalijos futbolo rinktinę su šiuo autobusiuku ištikimai lydi sirgaliai.

SVEIKINAME JAUNAVEDŽIUS!

Stebuklinga Joninių šventė ir trumpiausia vasaros naktis kartais įprasmina ne tik lietuviškas tradicijas, bet ir dviejų žmonių pasirinkimą susieti savo gyvenimus naujai gražiai pradžiai. Birželio 23-iąją aukso žiedus sumainė ir iškilmingą priesaiką vienas kitam ištarė AB „Panevėžio keliai“ inžinierius geodezininkas Donatas Venckus ir jo išrinktoji Rima.

Ne kiekvienas randa žydintį papartį,
Ne visus apšviečia jo šviesa ryškį.
Jis tik dviems pražysta, ir tik vieną kartą,
Ir tik dvejose rankose gali nurašyti.

Kada vėtros piktos lenkia medį žalią,
Draugas draugės rankose niekad nepaleis.
Jūsų naują kelią, jūsų bendrą kelią
Te nušvies papartis saulės spinduliais!

Nuoširdžiai sveikiname sutuoktuvių progą, linkime giedrios laimės, tyro džiaugsmo, supratimo ir naujų potyrių, mokėti branginti vienam kitą ir troškimo būti visada kartu.

AB „Panevėžio keliai“ kolektyvas



KETURIS SŪNUS AUGINANČIAI ŠEIMAI LIKIMO DOVANA - DUKRYTĖ

atkelta iš 1 psl.

žmona mirusi, taigi susipažinom leisdami laisvalaikį, pradėjome bendrauti. Berniukai nėra labai išdykę, ramūs tokie, nesunku vienam auginti buvo. Su žmonos sūnumis sutaria, jie truputį vyresni, sportuoja visi, jau savarankiški, - sakė L.Slavinskas. - Tarp vaikų kai toks metų skirtumas, atsiradus mažylei labai visi esam patenkinti. Tikrai džiaugiamės, kad gimė mergaitė, sūnūs nori pakalbinti, pažaišti.“

Šeimoje auginant vaikus natūraliai patys susidėlioja arba toliau

puoselėjami prioritetai, ugdomos vertybės: „Kadangi vaikai nemaži jau, ugdom savarankiškumą, sąžiningumą ir, aišku, atvirumą, - jeigu kažkas negerai gavosi, paraginame geriau jau pasakyti visą teisybę, kad nemeluotų. Vaikams linkime, kad jų svajonės išsipildytų, kad kažkokį tikslą turėtų gyvenime ir jo siektų, kad kiekvienas pasirinktų specialybę pagal savo norus. Nieko neverčiam daryti - stengiamės, kad patys suprastų, ko kuris nori, kad paskui dirbtų, tas darbas patiktų, kad mokytųsi ne dėl diplomo.“

Pasiteiravus, ar mažylė ar labai pakeitė gyvenimą, laimingas tėtis neslepia: „Gal kaip tik visus šeimos narius labiau suvienijo, tapo visi

draugiškesni, nes dienos režimas visai kitoks.“ L.Slavinskas prisipažino, kad kartais pravirkus mažylei tenka ir mažiau pamiegotus į darbą eiti, tačiau darbų kokybė nenukenčia, nes su kolega dirba pasikeisdami: „Emulsiją gaminam, rengimus prižiūrim, kad nebūtų prastovų, kad kažką gamybos procese tobulinti būtų galima, įdiegti kažkokių naujovių, kas susiję su naujom technologijom. Kitąkart ir mažiau pamiegoti tenka, dukrytė nelabai leidžia ilgai ilsėtis, bet tai laikinas dalykas.“

Suprasdamas, kad kokybiško poilsio ateityje per daug nebus, UAB „Dangų emulsija“ direktorius Vytenis Velutis su kolektyvu naujai šeimai sutuoktuvių progą rudens įteikė

dovaną - savaitgalio poilsį Druskininkų sanatorijoje. „Tai yra pavyzdys, kai šeimoje yra keturi vaikai ir dar penktą susilaukiama. Pavyzdys visiems tiems, kurie verkia, kad vieno vaiko per daug, jau čia nebeišlaikom šeimos ir atlyginimai per maži, nėra kur išvažiuot, nėra kur vaiko palikt. Palieka tetoms, anūkams ir bobutėms vaikus užkrauna prižiūrėt. O čia žmonės tvarkingai gyvena, graži šeima“, - akcentavo V.Velutis.

Tolimesnių išvykų Slavinskai dabar neplanuoja, nors tokių minčių visada atsiranda, o kol kas planus pakoreguoja visų šeimos narių dėmesio ir meilės daugiausiai sulaukianti mažoji pagrandukė.

NUOTYKIAI UKRAINOJE: NUO ŠOKIRUOJANČIŲ SKRYDŽIŲ RUSIJOJE IKI SVEIKINIMO C.RONALDO

atkelta iš 7 psl.

olandus, Martynas Starkus - už portugalus. Pradžioje olandai įmušė įvartį, buvo išvis euforija didžiulė, bet kadangi jie praleido du įvarčius, varžybos baigėsi pralaimėjimu. Bet labai nenuliūdau, supratau, kad teks įteikti taurę vienam iš geriausių pasaulio futbolo žaidėjų C.Ronaldo.“

Prizo įteikimas vyko po varžybų surengtoje spaudos konferencijoje, kur pirmieji pasisakė Olandijos rinktinės treneriai, tada buvo laukiama geriausio žaidėjo, kuris, žinoma, atėjo vėluodamas. E.Kadys prisipažino vistiek tikėjęsis sveikinant C.Ronaldo

kažką gražaus pasakyti bei pakviesti atvykti į Lietuvą, trumpai paaiškinti apie stadionus, tačiau konferencijos laikas buvo griežtai suplanuotas, be to, žurnalistai ragino negaišti laiko kalboms: esą kažką simboliškai palinkėti, įteikti prizą ir to užteks.

„Tokio didelio jaudulio nebuvo, nes viskas greitai vyko, gal labiau jaudinaus prieš spaudos konferenciją, bet laukdamas, kol ateis C.Ronaldo nusiraminau. Maniau, kad C.Ronaldo, kurio komanda pateko į kitą etapą, bus pakilios nuotaikos, labai pasitikintis savimi, kad štai aš savus į priekį išvedžiau... Bet tuo metu, kai jis pagaliau pasirodė spaudos konferencijoje, man jis atrodė gan santūrus, matos, kad prieš tai visos rungtynės jį labai slė-

gė, žodžiu, buvo ne kaip žvaigždė, iškėlęs galvą. Įteikiau C.Ronaldo taurę, jo žurnalistai paklausė poros klausimų, ir išėjo. Tuo momentu tokio įspūdžio didžiulio kaip ir nebuvo, nes viskas vyko greitai, didesnį įspūdį gal paliko pati visa diena: renginys klube, įdomios varžybos. Tačiau ir dabar trūksta žodžių apibūdinti įspūdžiams, kuriuos patyriau“, - sakė E.Kadys, šią neeilinę progą laimėjęs dalyvaudamas pagrindinio „Euro 2012“ rėmėjo „Carlsberg“ surengtame konkurse.

Po rungtynių trumpam grįžę į viešbutį lietuviai susiruošė skristi namo ir tragikomiška situacija su tais pačiais lėktuvais ir beveik su tais pačiais nuotykiiais vėl kartojo. Maskvoje nusileidus aerouosto terminalo

darbuotojai panašiai aptarnavo, vėl buvo tranzitinis forminimas, tačiau šį kartą buvo liepta eiti laukan ir iš naujo formintis. Nusistebėję, kodėl prieš dieną dokumentai buvo tvarkomi vienokiu būdu, dabar - kitokiu, bet paskui susitaikė su mintimi, kad vis tiek nesupras tokios tvarkos. Sena gera frazė „umom Rosiju nie poniat“ pateisino visas aplinkybes. Iš pradžių nenorėję išeiti laukan įtardami, kad iš Rusijos taip galima ir į namus nesugrįžti, vis tik surizikavo, ir viskas baigėsi laimingai.

„Beje, mano lagaminas iki šiol taip ir neatskrido, kažkur dar keliauja po Europą. Buvo jau du atklydę į Vilnių man siųsti, bet ne mano. Laukiu vis dar, gal kažkada sugrįš“, - atlidžiai šypsosi E.Kadys.

SVEIKINAME !

60-MEČIO PROGA

Leoniją Grucienę, sekretorę (1952 04 28);
Joną Zabiėlą, Rokiškio filialo direktoriaus pavaduotoją (1952 05 19).

55-MEČIO PROGA

Jegorą Vasiljevą, sargą-prižiūrėtoją (1957 04 11);
Albiną Aržuolaitį, vairuotoją (1957 05 28);
Zinių Simelį, saugos darbų inžinierių (1957 06 09);
Arūną Meškauską, sargą-prižiūrėtoją (1957 06 11).

50-MEČIO PROGA

Saulių Šimonį, stalių (1962 04 02);
Vidmantą Veiverį, vairuotoją (1962 04 03);
Almą Kriukelienę, sveikatos priežiūros specialistę (1962 04 17);
Ivaną Kalačiovą, kelininką (1962 05 01);
Paulių Vyšniauską, vyr. darbų vadovą (1962 05 07);
Ričardą Legį, darbų vykdymo padalinio vadovą (1962 05 29);
Virginijų Bagdonavičių, akmenskaldės operatorių (1962 06 01);
Vytautą Kudaką, kelininką (1962 06 03);
Egidijų Andriejūną, suvirintoją dujomis ir elektra (1962 06 12).

45-MEČIO PROGA

Daną Skvarnavičių, betonuotoją (1967 04 11);
Vytautą Zuloną, asfaltbetonio klotuvo mašinistą (1967 05 12);
Povilą Tamošiūną, vairuotoją- kelininką (1967 05 20);
Joną Morkūną, traktorininką (1967 05 27);
Virginijų Baranauską, kelininką (1967 06 03);
Irmantą Rinkevičių, kelininką (1967 06 05).

40-MEČIO PROGA

Rolandą Skuturną, kelininką (1972 04 03);
Rimantą Čeponį, darbų vykdymo padalinio vadovą (1972 04 07);
Laimutį Vaškevičių, buldozerio mašinistą (1972 04 30);
Vidą Norkų, autošaltkalvį (1972 05 04);
Ričardą Ivanauską, kelininką (1972 05 04);
Egidijų Čepulį, bitumo ruošėją (1972 06 05).

35-MEČIO PROGA

Vilmantą Strolią, vairuotoją (1977 05 05);
Audrių Bartkų, kelininką (1977 05 11);
Nerijų Ovaldą, armatūrininką (1977 05 22);
Darių Butkevičių, kelininką (1977 06 04).

30-MEČIO PROGA

Renatą Liubartienę, inžinierę (1982 05 18);
Vilmą Leonavičienę, inžinierę sąmatininkę (1982 06 12).

25-MEČIO PROGA

Andriejų Čistovą, kelininką (1987 04 13).