

Командировка в Башкартостан

Жанр произведения: Проза

Произведение написал автор BookBox Руслан Кардашов

Ссылка на публикацию

путешествие в Башкортостан. Моя история начиналась с работы в районе строительного участка в Башкортостане и маленького городка под названием Куеда в котором нужно было работать на строительстве завершения платного участка дороги и подъездов дороги к мостам. Выбор организации в которой я работал два года дорожником выпал случайно мне и я как специалист дорожный с высшим образованием дорожного университета и стажем работы дорожного мастера 5 лет работал без трудовой книжки и трудового договора в строительной компании которая была федерального значения и работы для граждан были неофициально по договору гражданскому правовому. Огромные затраты были на выполнении дорожных работ по строительству огромной дороги и дорогой конструкции на дороге многополосной на которой было всего четыре полосы и огромное количество пластиковых труб для стока воды с дороги и длинные были вертикальные сборные железобетонные лотки с откосов построенной автодороги по которым сливалась дождевая вода с краёв дороги на полосу отвода и в кюветы дороги. Такие работы были случайно для меня предоставлены без трудового договора и мне специалисту дорожному со стажем

работы 15 лет на платных дорогах было всегда трудно работать по причине что мной небыли довольны прорабы которые через каждые три года увольнялись со своей должности на которой работали первое время в организации и строили дорожную конструкцию. Моя биография началась в городе Воронежа с 2000 года когда я приехал работать на 4 курсе строительного архитектурного университета Воронежского где на практике летней я приехал работать дорожным рабочим в дорожную организацию под названием ДЭУ -1 которая располагалась в деревне Девица Воронежской области Хохольского района и там руководитель по фамилии Павляшек был исполняющим директором а главный инженер организации был Карташов и им было за 50 лет руководителям. Всему дорожному строительству я стал обучаться на практике и приходилось учиться как правильно бросать совковой лопатой щебень и песок на дороге, как ставить сигнальные из пластмассы конуса оранжевого цвета а потом учиться косить кустарники и газоны травы в кюветах у дороги под названием: Воронеж - направление на Куск. Работая два месяца на ремонте ямочном и покосу травы вдоль дороги и подметанием с уборкой песка на мостах трёх по направлению федеральной автодороги я стал понимать как профессия дорожного рабочего унизительно ломает человеку гордость и он теряет чувство собственного достоинства а нехватка денег и конкурент на рынке труда может быть любой предприниматель города который имеет собственную фирму строительства в городе и знает вас как человека разнорабочего с высшим образованием который на рынке труда имеет высокую силу и ценится со своим образованием в городе, но может найти работу в других городах страны где есть строительство автодорог как городских так и платных строительство автодорог. И вот я завершил работы на практике в организации ДЭУ-1 которая обозначается как организация дорожная, эксплуатационная управления и ремонта в районе Хохольском. С таким опытом маленьким я закончил строительную академию под названием: ВГАСА города Воронежа в 2002 году и моя рабочая деятельность началась с 2004 года в дорожной организации строительной под названием: ООО Су-8 города Воронежа, в которой были только работы по ремонту асфальтовых улиц в городе и многоквартирных домов новых которые строились в городе, а такие работы как строительство водопровода и канализации в домах многоквартирных было очень часто выполняться и произошли новые возможности у руководителей организации ООО Су-8 где директор и главный инженер с начальником участка стали меньше тратить слоёв асфальта и щебня. Многие люди которые работали дорожниками были очень известными специалистами и сами старались продержаться на работе долгие годы и вот многие из одного района города работали по 20 лет в одной организации ООО Су-8, а приобретение квартиры или автомобиля для дорожного рабочего было самым необходимым методом дохода по причине в отсутствии огромных денег на квартиру или строительство частного дома в городе. И вот

лично я познакомился с такими людьми которые покупали себе квартиры после маленьких кредитов у руководителя на которого они все дорожные рабочие работали. Из такой организации строительной ООО Су-8 я смог только уволиться в 2010 году когда я увидел как мне руководитель организации и главный инженер стали мало платить зарплату в размере 18 тысяч рублей а зарплата продавца магазина была 10 тысяч рублей, но при сильных и физических нагрузках на укладке бетона в домостроительных предприятиях была зарплата 24 тысячи рублей как и зарплата у асфальтобетонщиков в дорожных организациях таких как ООО Су-8, Су-9, Су-10, и например такая зарплата была в организации дорожной ООО ДСУ-1 которая расшифровывается как дорожное строительное управление номер один и имела организация асфальтовый завод и не только, а катки и бульдозеры с эксоваторами были самыми ведущими и необходимыми дорожными техниками. И вот я стал понимать как трудно можно пониаать всё если мастера или прорабы человека гонят из организации по причине просьбы руководителя который просто хочет отнять работу у дорожного специалиста со стажем работы и дипломом.Так я стал понимать о борьбе на работе за свою профессию и место под солнцем в городе где часто людей унижают и выгоняют с работы ради мест для своих новых работников, с которыми можно воровать материал или площади строительства и ремонта городских улиц и дорог в городе. Таким образом я после 2010 и начала 2015 года смог продолжить работать дорожным рабочим в строительстве на участке платной дороги Воронеж обход города в длине автодороги 27 километров с огромной толщиной проезжей части и конструкции дороги с песком и щебнем, чернозёмом и глиной, а также с песком и супесью. Все организации которые я написал в 2014 году обанкротились в городе и стала успешная организация ООО Сму-90 и ООО Дорожник в которых были руководители из Армянской диаспоры и учредители также были армянские и русские дорожники которые хотели работать. После таких лет строительства я не стал работать мастером нигде где была возможность устроиться по причине службы безопасности организации Транстроймеханизация которая строила автодорогу платную в обход Воронежа 27 км и там я столкнулся с прорабом старшим и мастером по фамилии Марков и Волков которые мне дорожному специалисту с образованием дорожника стали создавать проблемы с количеством привозимого материала на ту часть автодороги которую организовали строить. Я ходил то с лопатой совковой или с ручкой и блокнотом и записывал количество выгружаемых самосвалом с песком, чернозёмом, суглинком, супесью. А материал щебень и шлаковый щебень всегда был для меня дорожника с высшим образованием недозволин в приёмке самосвалов и выгрузки на строительство проезжего основания (автодороги м4-Дон) в 2011 год по 2014 год. И вот я стал понимать о компании людей в организации дорожной какие там не добросовестные люди работают если смотреть на руководителей компании, мастера и прорабы, начальники и мелкие

начальники компаний. Так я стал менять организации одну за другой и время я не ждал ради которого можно было потратить свои годы работы и вот меня занесло на работу в компанию Автобан в 2015 году летом работать дорожным рабочим опять. Необычная история началась моя с июня 2015 года когда я стал работать дорожным рабочим 5 разряда в организации строительного управления 911 на строительстве маленького платного участка протяжённость которого была 8 километров а свой диплом я смог подтвердить именно там в организации и приобрести удостоверение вахтовика дорожника. Установка дорожных знаков и блоков дорожных на разделительную полосу движения автодороги и работа на асфальте в бригаде асфальтирования стала моя работа в реконструкции городской автодороги в населённом пункте одной огромной области в которой довелось начинать свою работу необычную по причине лишения работы дома в городе. И так система платного участка автодороги под названием " Платон " была моим направлением дорожного строительства в области в которой организация дорожная стала создавать дорожные строительные работы и выполнять их быстро. Так я стал заниматься дорожным строительством с 911 и смог долгое время работать пока не началось другое строительство окружной автодороги центральной кольцевой автодороги рядом с МКАД, там тоже была платная система " Платон ". Такие разные были возможности для меня в работе которые могли меня сделать мастером и прорабом строительной компании (ДСК Автобан), но одна была проблема я был человеком с родителями рабочими и был рождён в Советском Союзе не в Воронеже, одним словом я был эмигрантом. Такие разные работы меня встречали на необычных местах.В первое время меня позвали к директору строительного управления и он меня спросил как дорожного специалиста который три года работал на вахте в организации " ТСМ " а потом уволился по собственному желанию из участка в Тверской области Вышний Волочёк, где организация строила развязку которая просто была дорожная организация и там был участок автодороги (М-11). Мне самое неудобное было работать всегда с дорожными рабочими которые были знакомы с мастерами и прорабами на стройке огромной и они всегда мне мешали работать как дорожному специалисту и рабочему дорожному пятого разряда. Такие условия мои начинались с организации " Мостотрест " в одной из области огромного города и вот в 2015 году летом я приехал на поезде в один маленький городок который назывался Королёв и там среди дороги располагался городок вахтовиков дорожников которые должны были дорогу построить шире автодороги М7 которая должна была принимать систему платежей " Платон " с транспортных автомобилей которые возили много товара и такой участок автодороги должен был стать кратким расстоянием у обхода Холмогоры и деревни Тарасовка, а самый необычный район был тот куда я приехал работать. Первое время я увидел мастеров двух и прораба с начальником участка и главным инженером и

все они мне показались необычными они были из фирмы " Строиинжиниринг и проектирования " которые были необычное время при строительстве руководителями во время строительства огромного железобетонного моста высота которого была как пятиэтажка, а длина была 300 метров и опоры были огромные, колоны которые держали мост были очень высокие и самым главным было необычное строительство для маленькой организации Су-1, которое было создано из Нижегородской области и " Автодор Нижегородский " был изображен на задних спинах спецодежды асфальтировщиков дорожников, которые просто стали укладывать асфальт и специалисты все были дорожные из разных мест своих городов, но дорожная техника была вся новая как катки и асфальтоукладчик марки " Вольво ", таким методом организация смогла быстро помочь городу шире построить дорогу 3 километра и построить трубы водопропускные вдоль дороги городской но дорога городская была началом автомагистрали М7, которая начиналась с города рядом возле города Королёв. Так я мог подумать о новых достижениях, которые могли создать новой фирме строительной " Су-1 " и так можно было выполнить строительство за один год автодороги обход Тарасовка и реконструкция автодороги в городе Пушкино, реконструкция участка в городе Балашиха, строительство нового обхода автодороги Солнечногорск, а потом строительство части автодороги в Никольском в котором была продолжена строиться кольцевая автодорога для разгрузки транспортного потока по оплате системой " Платон " и много интересного о чём можно говорить когда создаётся платёжная система. Мне казалось мне повезёт когда я работал в организации " ТСМ " на обходе строительства у города Воронеж в 2011 году по 2015 год. Тогда условия для работы появились, но совсем другие не сложные, и так было с работой всегда когда нужно было построить платную дорогу, все руководители могли обсудить работу и посмотреть выбор который им был предоставлен. Смотрим возможность которая могла была быть у меня когда я устроился на работу в организации Су-1 и меня пригласили работать на стройку, а здесь прошло 10 лет с той поры когда я искал везде работу по стране дорожником и нашёл только в Королёве, а сейчас я работаю в 2025 году рядом с городом Уфа в 180 километрах и рядом есть город Екатеринбург, который мне запомнился самыми интересными и яркими новостями из жизни журналистов и строительства автомобильных дорог платного значения и системы платной " Платон ". И вот начало рабочей недели и вагон стоит синего цвета среди многих синих вагонов в которых могут проживать до 8 человек. В вагончике имеется разного воспитания люди которые жили и не думали о бедности, а много временем прошло и бедность их встретила после 40 лет в любимых своих городах.Спросить нужно любого дорожного строителя или бетонщика как у меня будет выполняться работа на вахте если я буду там жить и думать о деньгах а в замен буду оплачивать кредит по глупости который взял мелкую сумму денег и не успел вернуть банку

а лишился работы и пришлось искать работу в городе в котором прописан.И вот я теперь возвращаюсь мыслями и воображение включаю в настоящее время, где я работаю в организации строительной (ООО Су926 ДСК Автобан), на участке новой автодороги (Восток М12) в Татышлинском районе республики Башкортостан в которой строиться недалеко также автодорога Ачит - Дюртюли и до Уфы не так далеко добираться на автомобиле если быть любопытным путником или путешествовать по Сибири и Уралу, смотреть памятники писателям известным в республике Башкортостан и изучать историю возникновения республики Башкортостан начиная с правления царя Романовых и Николая 2, а также восстание декабристов и протесты Пугачева, изучать великую историю о Колчаке. Такие люди были известные в Сибири и на Урале в республике Башкортостан, а сама Чувашия хранит много секретов и незабываемых историй которые не рассказывают часто в высших учебных вузах страны по причине тайн возможно, поскольку Сибирь и Урал очень богатые места страны и республика Башкортостан богатая природными ресурсами, а вся Пермь тоже очень богата, но если посмотреть за 30 лет очень мало что изменилось в глубине страны там о каких регионах я писал в этой книге историю создания демократии в малознакомых городах республики Башкортостан и Чувашии, а Урал прекрасен многим как и Алтайский край велик сам своей историей и культурой вместе с городом Барнаул. Прекрасные и интересные города севера такие как Сургут и Норильск, Уренгой замечательный город со своим климатом и днём во время зимних месяцев куда можно приехать на работу и работать строителем - бетонщиком или дорожником, но холода и ветра с дождём очень сильно человека меняют как духовно, так и по здоровью. Вагончик стоит на улице и не один стоит, а много вагонов, 150 штук вагонов стоят на улице среди огромного леса и новой построенной и широкой автодороги, среди невысоких мостов и очень всё красиво так словно ты приехал на экскурсию по стране и принял участие в строительстве легендарной дороги, которая может изменить историю понимания о судьбе строителя в России начиная с 2010 года по 2030 год как образовывалась вахта в стране и какие изменения были для переезда строителей опытных из одного города в другой город и там проживание в общежитии или вагон - домах, в которых могут проживать по 4 человека в одном углу домика - вагона и в другом углу домика - вагона, так в общем проживает 8 человек в вагоне в котором две кровати по два человека живут на кровати и общая кухня по середине вагона - домика 3,5 метра на 3,5 метра. Одним словом вагон подключён к электричеству и есть три окна маленьких с тремя дверями, а также холодильник имеется, и вентилятора два, такая жизнь и работа вахтовика. Мы посмотрели на возможность работы и проживания на работе, и я задумался, что всю свою жизнь не смогу отдать вахте и дорожным работам, ради постоянной зарплаты и кредитов которые возможно имеются у дорожников - квартира или автомобиль. Большие люди которые при

деньгах и власти могут помочь разнорабочему работой если он себя необычно сможет зарекомендовать перед начальством организации строительной. И так получается всё больше появлялось грязных на совесть людей на пути моём, когда была возможность узнать сколько хватит здоровья и радости на такой работе, на которой нужно трудиться по 10 часов с лопатой или обслуживать работу крана который стоит на погрузке или разгрузки бетонных блоков или возит часто сетку армированную под асфальтовое покрытие или изоляционный материал на песочное полотно автодороги. Одним словом в Татышлинском районе республики Башкортостан, мне довелось увидеть работы связанные с отсылками мостов, а именно подъезд к мосту нужно делать. И вот мы стоим и думаем, а на улице январь морозный и зимний месяц, я стою перед мостом построенным и три дорожника стоит они люди из местной деревни в которой нету мужчин рабочих. Всегда мне не везло с работой в дорожных организациях а причина была обычная, небыло часто хороших и добрых людей в организации а попадались лицемерные люди при которых не давали работать обычному рабочему на дороге или строить улицу в городе, я понимать стал как труден путь во время работы если в работе есть игра или интересы руководства. Понимаю как в 24 года я стал дорожным рабочим а в 33 года меня дома случайно по просьбе соседей посёлка в котором я проживал случайно отравили неизвестным лекарством с целью узнать некоторые сведения о моей работе и месте работы на которой я работал в 2013 году когда я принимал участие в строительстве обхода платной автодороги города Воронежа, а потом уже в Транстроймеханизации я попал на Тульскую область в Вышний Волочёк на завершение (автодороги М-11), где также случайно был в (ЦРБ) центральная реанимационная больница, а причина стала моего попадания неизвестная, в городке дорожников в котором мы проживали в Вышнем Волочке были в вагонах странные пожарные устройства на потолке которые включались и сильно болела голова в области мозга и висков, такие симптомы были у меня на работе в строительстве развязки на платной (автодороги М-11), при прорабе Волкове Романе и прорабе Марченко Анатолий. А сейчас другое время наступило 2025 год и я нахожусь в в районе Татышлы республика Башкортостан.На участке в Татышлах была возможность делать монтаж пластиковых труб синего цвета неогромного диаметра на взгляд 0,5 (м), потом делать необычные строительные работы связанные с устройством основания щебеночного из крупного шлакового щебня и устройство песчаного основания у мостов также с глины и слоёв и конусов из песка рядом с мостами. Мне казалось такие работы были очень трудные для меня если нужен был быть монтаж пластиковых труб и вертикальных колодцев из железобетона, мне лично было трудно быть бригадиром и мастером как на устройстве земляного полотна и щебеносного основания, а также и монтаж трубы пластиковой для водособирания ливневых вод вдоль дороги и с ливневых дождеприёмников и мне нравилось всё делать

помощником мастера, по причине меньше выполнять писательских обязанностей и не быть на вечерних планёрках. И вот начался январь 2025 года и продлилась моя работа до весны самого апреля 30 в 2025 году. Все работы были не с учётом материала а зимой с обслуживанием зимних дорог по строящейся автодороги и весной по монтажу железобетонной трубы огромного размера, а устройство основания было у мостов которые стояли построены редкой работой для меня дорожника которым я работал не зная даже своего разряда, мой договор в последнее время был (гпх) или гражданский, правовой, в котором небыло описано как дорожный разнорабочий должен выполнять работу, а наоборот должен усиленно работать и вдохновляться возможностью о работе которая у него есть или нашлась работа. Зимний период строительства для меня запомнился уборкой снега с дороги грунтовой по которой мы ездили в магазин, когда небыло возможности покупать продукты в столовой дорожников куда приходили на обед и ужин с завтраком дорожники и остальные категории строителей кто работал. И так за городком дорожников огромная труба в дороге лежит и нужно её смонтировать для дождевой воды которая может быть во время дождя и весны когда таять снег будет. Утро и бригада дорожников снова стала работать. На календаре понедельник 15 февраля я продолжаю работать на вахте в Башкартостане со мной рабочий Ринат и Рустам работают они местные жители и молодые парни им по 28 лет а мне 46 лет. Наша работа заключалась в монтаже бетонных конструкциях для круглой трубы в дорожной конструкции по которой должна протекать дождевая вода и маленькая речка из леса наполняется водой от таяния снега весной и происходит розлив воды вдоль дороги, такие трубы огромного диаметра две сразу лежат под дорогой и они имеют высоту 3,5 метра, получается могут заменить мостовой переход или просто мост маленький под которым будет протекать вода. И вот когда мы с Ринатом и Рустамом заделали или запенили швы бетонной трубы монтажной пеной и зацементировать пришлось швы цементом специальным который служит для цементирования швов в железобетонном месте трубы высотой которая 3,5(м), появилась у нас другая работа мы стали втроём работать на весовой в городке дорожников и чистили от грязи и глины и песка весы по которым ездят огромные самосвалы и возят материал такой как песок речной из берегов реки в городе Янаул и её ближнего дна. И вот мне выпал шанс с молодыми дорожниками работать на весовой которая взвешивает кузов самосвала и при этом в моих руках тонкий лом и штыковая лопата которой можно чистить промежутки в весах где расположены датчики определения давления колёс самосвала Вольво и Скания которые возят по 45 тонн материала и весят сами по 25 тонн самосвалы. Первые две недели были изнурительной работой приходилось махать ломом и лопатой каждый час до обеда и отдыхать по 10 минут каждый час, но пока работа была по договору (гпх), то нам давали работу и задания по работе обычные без материальной ответственности и

умственного опыта в понимании результатов выполнения задачи. Мы не были арматурщики и бетонщмки , но приходилось как рабочим работать с бетоном на бетонных лотках которые были в кюветах и некоторые были размыты за осень и зиму и мастерам было всё равно кто мы, по образованию и из каких городов были, многие были из Челябинска такие как Иван на манипуляторе и Миша, который имел вид сидевшего бывшего заключённого и работать пришёл в "Строительное управление 926", стропальщиком, я так и не научился ездить на манипуляторе или кране и разгружать товар из длинных автомобилей которые возят арматурную проволоку или изоляцию в рулонах на дорожное земляное полотно. Таким началом моего знакомства было обычное понимание всех видов работ каким был богат участок в то место в которое я приехал работать. Первых две недели я ездил по дороге и старался посыпать песком дорогу где лёд образовался и скользили автомобили с огромными колёсами которые могли просто ездить и имея вес 25 (тонн) и загруженность 45 (тонн) ехать по дороге зимой (60-90 км в час), и вот такая одна история приключилась со мной, когда я задумался и стал зимой работать понимать как можно сыпать дорогу песком специальной дорожной машиной которая просто имеет за кабиной водителя огромную квадратную форму контейнера в который сыпят песок с улицы экскаватором. Песок когда попадает на дорогу высыпается за автомобилем по кругу, рассыпается мелким песком и так образуется песочное основание на дороге, где есть ледяная корка льда по которой ездят автомобили и скользят на льду. Такая работа мне обходилась дорого по нервам и терпения хватало, чтобы залезть в новые мечты какие я хотел выполнить в свои за 45 лет, я понимал как трудно думать об автомобиле дорогом и квартиру в ипотеку взять работая на работе в командировке дорожным рабочим с зарплатой как разнорабочий 2500 рублей смена и бесплатная еда и проживание в общаге, и 2000 рублей менеджер посредника между работодателем и рабочим. Получается работодатель мало платит рабочему и является посредником по труду между рабочим и фирмой найма по работе, такие фирмы есть как " Либерти Урал " потом " Альянс " далее " МКС "- молодые кадры страны , такая фирма есть просто " Либерти " и фирма " Бизнестафф " которые держат рабочих на разных бетонных работах , потом фирма из Новосибирска как трудовые резервы " Престиж " . Трубу бетонную мы собрали краном и соединили а потом швы замазали цементом и так закончились работы которые продолжались неделю работ на краю автодороги у деревни Чургулды и Башкибаш в районе Татышлы. И самая интересная была история когда мы познакомились с Иваном который работал стропальщиком в командировке и ездил на манипуляторе синего цвета. Добрый и отзывчивый молодой человек который мне запомнился положительно и все свои поступки и работу выполнял добросовестно со своим знакомым Михаилом. Один раз мы вечером пошли в магазин прогуляться и ушли на 3 километра от городка дорожников и нашли деревню Чургулды в которой был маленький магазин в

один этаж у дороги из асфальта в деревне где была мечеть зелёного цвета крыша и стены окрашены в розовый цвет, так было всё красиво и необычно, я задумался и стал смотреть на маленькие дома и видел бедные домики из дерева построенные с двускатными крышами которые крыты были шифером. Мне было странно и не понять как люди жили в районе рядом с городом Уфа и так было всё бедно, словно коммунизм не ушёл от них навсегда как такое было в других районах городов отдаленных от центра страны.Я думал почему бы мне не подумать о людях которые бедно живут в стране в разных местах и не могут жить лучше прежних лет, но молодёжь уехала из деревень в Башкартостане ради жизни лучше в разные города, возможно выехали в Уфу или Екатеринбург, но меня очень сильно стало тревожить что небыло молодых граждан в деревнях Башкортостана. Мы проходили втроём по дороге в деревне и было интересно и романтично приехать в Башкортостан, и принять участие в строительстве маленького участка строительства автодороги платной недалеко от города Дюртюли. Я не был так далеко от своего города за 2500 километров и хотел описать как жили местные жители деревень которых я видел и с ними познакомился на работе они стали работать и им повезло с работой. Вся моя книга будет описывать мои взгляды на мысли и знакомство с местными людьми далёких городков Башкортостана таких как Верхние Татышлы которые расположены рядом с городом Уфа в котором есть маленький аэропорт и много есть денег в самом местном бюджете Башкартостана от торговли и продажи сельского хозяйства в животноводстве и продажи горючего на бензоколонках. Любопытная жизнь может стать у человека случайно если он встретит необычных людей которые смогут оценить его мысли и пробудить талант описать их взгляды на жизнь которая проходит далеко от цивилизованной жизни в стране и тех городах которые расположены в центральной полосе страны а не в районах далёкой Сибири и Башкортостана. Красивый город Пермь есть на карте и городок Янаул в котором есть интересные места для путешествий по природе и городам которые я описал в названии. Молодые люди такие как Иван и Ринат меня удивили своей жизнью и простыми, веселыми взглядами молодых людей на жизнь. И я постарался понять их мечты и оценить тех граждан которые были маленькими мастерами организации дорожной и у них были другие взгляды на свою личную жизнь и работу. Одним словом я хотел показать мечты обычных молодых людей из деревень и молодых мастеров которые ценили скрытность и выгоду от организации строительной и всегда старались быть выше рабочих умственно, и иногда унизить людей рабочих старались в разных случаях на работе. Мы жили все в городке дорожников и работали в разных местах строительства автодороги, всего было 10 километров построить дорогу и 5 было построено мостов без ограждения на дороге которая соединялась с каждым мостом, и мосты были завершены по бетонным работам на 80 процентов готовности, оставалось завершить облицовочные работы

снаружи мостов и под мостами опор небыло вертикальных колон, а были квадратные проходы словно мосты построены для зверей которые живут в лесах, название иногда бывает зверопроход под мостом а может мост называется иначе, но все они невысокие мосты и под мостом квадратный примерно проём для проезда автомобилей приблизительно 20 автомобилей легковых можно по ширине установить друг с другом и такая будет общая ширина под мостом одним но возможно до 100 метров может быть мостовой проход если посмотреть. Иван на манипуляторе ездил возил рулоны длинные материала для твердого основания предназначенные, а потом возил армированную сетку для асфальта которая была чёрного цвета. Молодой человек по имени Ринат старался работать по работе часто физически, умственно думать мастера не давали молодому парню работу, а я в такое время старался работать зимой на самосвале с водителем посыпать песком гололёд, и вспоминал сам как было трудно, ездить в кабине когда холодно на улице и мороз за 30 градусов стоит на улице по холодной погоде. Так странно может быть когда дают работу глупее прежней и спрашивают быстро результат выполнения работы, с дорожного работника, а работник может пьяный работает часто и забывает работать добросовестно. Разные истории были о платной автодороги. Но вспоминаю как мы зимою в январе едим среди высокого и тёмного леса со снегом края дороги высота снежного покрова 1,5 метра не больше, но я задумался и стал думать как работать смену ночную, ведь нужно не просто смотреть за бункером автомобиля, остался там песок на дне в бункере, по скольку транспортёра не видно ночью в бункере и нужно светить фонарём в бункер, потом залазить с лопатой совковой и убирать по краям стенок бункера песок и толкать его на транспортёр, он двигается медленно транспортёр с песком и может водитель менять скорость движения ленты транспортёра, и опасно дорожному рабочему залазить в бункер и чистить ленту и края с углами внутри бункера. Мне пришлось работать две недели на такой работе и залазить в бункер ходить по транспортёрной ленте пешком и сбрасывать песок на дно бункера где есть двигающая лента транспортёрная.Опасная работа которая запрещает рабочими быть внутри бункера и убирать песок вручную.