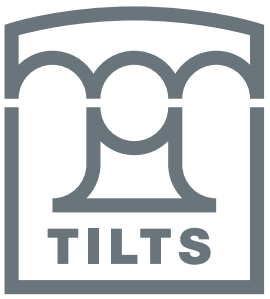
ИСТОРИЯ НАШЕЙ КОМПАНИИ

TILTS

MŪSU KOMPĀNIJAS VĒSTURE

1989–2009

ИСТОРИЯ НАШЕЙ КОМПАНИИ



MŪSU KOMPĀNIJAS VĒSTURE

1989–2009

UDK 624.21(474.3)(091)
Ja 344

ИСТОРИЯ НАШЕЙ КОМПАНИИ
MŪSU KOMPĀNIJAS VĒSTURE

Авторы:
Юрий Яковлев
Сергей Гриднев

Autori:
Jurijs Jakovļevs
Sergejs Gridņevs

Эта книга о создании, кропотливой ежедневной работе и возмужании
одной из немногих латвийских мостостроительных компаний – ООО «Тилтс»,
самостоятельно, без чьей-либо помощи занявшей свое место среди равных.

Šī grāmata ir par vienu no nedaudzajiem Latvijas tiltu celtniecības
uzņēmumiem – SIA «Tilts» radīšanu, rūpīgu ikdienas darbu un uzplaukumu.
Par uzņēmumu, kurš patstāvīgi, bez jebkādas palīdzības ir ieņēmis savu vietu līdzīgo starpā.

Издатель: Тилтс
Izdevējs: Tilts

© Tilts
Все права защищены. Ни эта книга,
ни какая-либо её часть не могут быть перепечатаны
или воспроизведены каким-либо способом без
предварительного письменного разрешения ООО «Тилтс».

Visas šī darba tiesības ir aizsargātas.
Izdevumu reproducēt, kopēt vai citādi pavairot pieļaujams
vienīgi ar iepriekšēju SIA «Tilts» rakstisku atļauju.

ISBN 978-9984-49-625-2

Содержание
Saturs

1. Краткая историческая справка 7
Īsa vēsturiska anotācija
2. Мостостроительная компания «Тилтс». Наша история 9
Tiltu būvniecības uzņēmums «Tilts». Mūsu vēsture
3. Проектирование искусственных сооружений – одно из направлений деятельности компании «Тилтс» 33
Mākslīgo būvju projektēšana – viens no kompānijas «Tilts» darbības virzieniem
4. Развитие инфраструктуры компании 39
Kompānijas infrastruktūras attīstība
5. Via Baltica 47
Via Baltica
6. Бетонный завод – сердце компании «Тилтс» 53
Betona rūpnīca – kompānijas «Tilts» sirds
7. Кадровая политика руководства компании «Тилтс» 59
Kompānijas «Tilts» vadības kadru politika
8. Внедрение системы управления качеством работ 63
Darbu kvalitātes vadības sistēmas ieviešana
9. Новый век – новые задачи 69
Jauns laikmets – jauni uzdevumi
10. «Dienvidu Tilts». Южный мост через реку Даугава в Риге 79
«Dienvidu Tilts». Dienvidu tilts pār Daugavu Rīgā
11. Наши партнёры 91
Mūsu partneri
12. Эстонский филиал ООО «Тилтс» – OÜ «Tilts Eesti Filiaal» 95
SIA «Tilts» Igaunijas filiāle – OÜ «Tilts Eesti Filiaal»
13. Производственно – технический отдел компании «Тилтс» 109
Kompānijas «Tilts» ražošanas – tehniskā daļa
14. Расширение арматурного завода 113
Armatūras rūpnīcas paplašināšana
15. Спортивные традиции компании «Тилтс» 117
Kompānijas «Tilts» sporta tradīcijas
16. Благотворительная деятельность компании «Тилтс» 123
Kompānijas «Tilts» labdarība
17. Семинары и конференции 127
Semināri un konferences
18. Наши перспективы 129
Mūsu perspektīvas

Послесловие 133
Pēcvārds

Предисловие
Priekšvārds

Для кого-то эта книга – набор фотографий, цифр, фактов. Для меня это огромная часть прожитой жизни.

Компания образовывалась и становилась в период смены государственных формаций. Развал страны, как следствие денежной системы, налогообразующей базы и прочее, прочее, прочее.

Мы учились и продолжаем учиться жить в капитализме, что дается очень нелегко. Экономические росты и кризисы сильно ощущаются на ведении бизнеса.

Основополагающим принципом ООО «Тилтс» было и остается – забота о человеке, человеке – целиком гармонизирующим наше общество.

Сергей Гриднев,
Председатель правления компании «Тилтс»

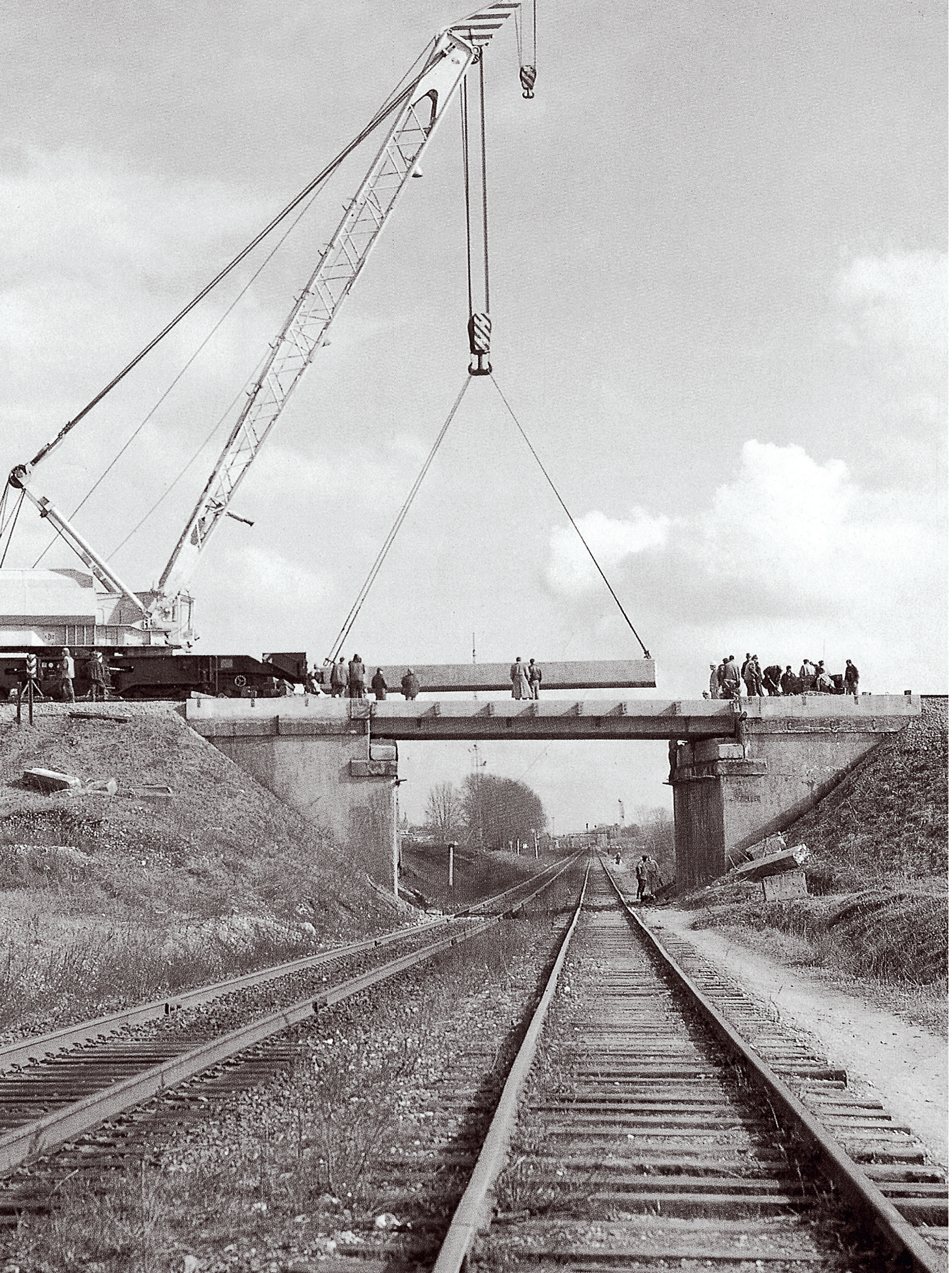
Kādam šī grāmata ir fotoattēlu, skaitļu un faktu kopums. Man tā ir nodzīvotās dzīves milzīga daļa.

Uzņēmums tika dibināts un veidojās valsts formāciju maiņas periodā. Valsts sabrukums, kā naudas sistēmas, nodokļu veidojošās bāzes sekas utt., utt., utt.

Mēs mācījāmies un turpinām mācīties dzīvot kapitālismā, kas padodas ne īpaši viegli. Ekonomiskās izaugsmes un krīzes ir stipri jūtamas uzņēmējdarbībā.

SIA «TILTS» pamatprincips bija un joprojām ir – rūpes par cilvēku, cilvēku – pilnībā harmonizējošu mūsu sabiedrību.

Sergejs Griņevs
Kompānijas «Tilts» valdes priekšsēdētājs



1. Краткая историческая справка
Īsa vēsturiska anotācija

В начале Великой Отечественной войны, 27 мая 1942 года, был создан ***Мостопоезд №10*** для восстановления в прифронтовой зоне на территории Украины и Северо-Запада России мостов, разрушенных фашистскими захватчиками.

В 1945 году организация была переведена в Ригу для восстановления мостов через Даугаву. Её название стало «Мостопоезд 410».

В 1968 году ***Мостопоезд 410*** преобразовывается в ***Мостостроительный отряд №17***. К этому времени значительно возрос объём выполняемых работ и многократно увеличился коллектив рабочих и инженеров.

Работниками ***Мостостроительного отряда №17*** в конце 80-х годов XX столетия создаётся кооператив по возведению инженерных сооружений, который и становится прародителем **ООО «Тилтс».**

Lielā Tēvijas kara sākumā, 1942. gada 27. maijā, tika izveidots ***Mostpojezd Nr.10*** tiltu atjaunošanai, kurus sagrāva fašistu iebrucēji, piefrontes zonā Ukrainas un Krievijas Ziemeļu–Rietumu teritorijā.

1945. gadā organizācija tika pārcelta uz Rīgu tiltu pār Daugavu atjaunošanai. Tās nosaukums kļuva «***Mostopojezd 410».***

1968. gadā ***«Mostpojezd 410»*** tiek pārveidots par ***«Mostostroitelnij otrjad Nr.17».*** Uz šo laiku ievērojami pieauga izpildāmo darbu apjoms un daudzkārt palielinājās strādnieku un inženiertehnisko darbinieku kolektīvs.

XX gadsimta 80.-to gadu beigās uz ***«Mostostroitelnij otrjad Nr.17»*** bāzes tiek izveidots inženierbūvju celtniecības kooperatīvs, kas kļūst par SIA «TILTS» radītāju.

2. Мостостроительная компания «Тилтс»
Наша история
Tiltu būvniecības uzņēmums «Tilts»
Mūsu vēsture

Группа молодых, энергичных инженеров в конце 80-х годов прошлого века (период кооперативного движения) решила создать предприятие по строительству и реконструкции мостов.

1 марта 1989 года по решению Кировского райисполкома г. Риги был зарегистрирован «Кооператив по возведению инженерных сооружений» – в будущем ООО «Тилтс».

Коллектив мостостроительного кооператива гордится людьми, которые внесли значительный вклад в его создание, становление и развитие. Это:

Сергей Гриднев – прораб, начальник участка *Мостоотряда №17,* прошедший суровую школу строительства мостов на Севере, в районе Нового Уренгоя, в Чернобыльской зоне. Ныне – Председатель правления «Тилтс».

Борис Черевацкий – начальник ПТО.

Григорий Добринский – начальник строительного участка.

Вячеслав Двали – инженер.

Наум Лойтерштейн – главный инженер Крустпилсского Мостоотряда.

Валерий Ничипуров – главный механик кооператива.

Вадим Фрейман – заместитель директора кооператива.

Андрей Попов – бывший заместитель Главного инженера Мостоотряда №17, в настоящее время – член правления и начальник сметно-договорного отдела «Тилтс».

Василий Лисица – механик.

Михаил Киселевич – снабженец.

Pagājušā gadsimta 80.-to gadu beigās (kooperatīvu kustības periodā) jaunu, enerģisku inženieru grupa nolēma izveidot tiltu būvniecības un rekonstrukcijas uzņēmumu.

1989. gada 1. martā pēc Rīgas Kirova rajona izpildkomitejas lēmuma tika reģistrēts «Inženierbūvju celtniecības kooperatīvs» – nākotnē SIA «Tilts».

Tiltu būvniecības kooperatīva kolektīvs lepojas ar cilvēkiem, kuri sniedza ievērojamu ieguldījumu tā dibināšanā, izveidošanā un attīstībā. Tie ir:

Sergejs Gridņevs – «*Mostootrjad Nr.17*» darbu vadītājs, iecirkņa priekšnieks, kurš izgājis skarbu tiltu būvniecības skolu Ziemeļos, Jaunās Urengojas rajonā, Černobiļas rajonā. Tagad – SIA «Tilts» Valdes priekšsēdētājs.

Boriss Čerevackis – RTD priekšnieks.

Grigorijs Dobrinskis – celtniecības iecirkņa priekšnieks.

Vjačeslavs Dvali – inženieris.

Naums Loiteršteins – Krustpils *Mostootrjad* galvenais inženieris.

Valērijs Ničipurovs – kooperatīva galvenais mehāniķis.

Vadims Freimans – kooperatīva direktora vietnieks.

Andrejs Popovs – bijušais «*Mostootrjad Nr.17*» Galvenā inženiera vietnieks, tagad – «Tilts» valdes loceklis un līgumu-tāmju daļas priekšnieks.

Vasilijs Lisica – mehāniķis.

Mihails Kiseļevičs – sagādnieks.

Dmitrijs Andrejevs – tehnologs un direktora vietnieks.

Дмитрий Андреев – технолог и заместитель директора.

Мостостроительный кооператив первоначально не имел своей производственной базы. Реальную помощь и поддержку он получил от руководства Крустпилсского завода мостовых железобетонных конструкций. Его директор Борис Мурашов, ставший впоследствии первым заместителем Всероссийской Корпорации «Трансстрой», выделил на территории своего завода, за соответствующую арендную плату, площадку для кооператива «Тилтс». На ней бетонировались пролётные строения, блоки элементов опор и другие железобетонные конструкции, необходимые для реконструкции и строительства новых железнодорожных мостов.

Объекты железнодорожной сети Прибалтики остро нуждались в реконструкции и ремонте, но известные своим высоким рейтингом фирмы – Рижский Мостоотряд №17 и Крустпилсский Мостоотряд №24 – отказались от восстановительных работ, в связи с низкими стоимостями объектов.

Руководство кооператива начало работу на объектах с небольшими объёмами строительного монтажа. Тем не менее, организация деятельности, устройство быта строителей, доставка материалов и техники из крупных промышленных центров требовали очень больших усилий и затрат. Для громоздких советских структур типа Мостострой-5 прибалтийские объекты были экономически невыгодны. Получить положительный экономический эффект при работе на таких небольших и удалённых от собственной базы объектов было затруднительно. Была разработана и постоянно проверялась на практике специальная технология, в которой в комплексе использовались методы и приёмы, ранее применявшиеся в строительстве. Основные из них:

- комплектование команды – это наличие надёжного, знающего, добросовестного руководителя работ и комплексной бригады, где бы каждый рабочий владел, как минимум, четырьмя строительными специальностями (плотник, бетонщик, арматурщик и монтажник), что позволяло взаимозаменять состав звеньев с учётом превалирующего вида работ на каждый момент строительства;
- закрепление за бригадой основных строительных машин и механизмов – автокрана, вездехода-тягача для проезда с грузом по бездорожью,

Sākumā tiltu būvniecības kooperatīvam nebija savas ražošanas bāzes. Reālu palīdzību un atbalstu tas saņēma no Krustpils tiltu dzelzsbetona konstrukciju rūpnīcas vadības. Tās direktors Boriss Murašovs, kurš vēlāk kļuva par Viskrievijas korporācijas «Transstroj» pirmo vietnieku, savā rūpnīcas teritorijā par atbilstošu nomas maksu iedalīja kooperatīvam «Tilts» laukumu. Uz tā tika betonēti laidumu, balstu bloku elementi un citas montāžas konstrukcijas, kas nepieciešamas dzelzceļa tiltu rekonstrukcijai un jaunu tiltu būvniecībai.

Baltijas dzelzceļa tīklu objektiem akūti bija nepieciešama rekonstrukcija un remonts, bet ar savu augsto reitingu zināmās firmas – Rīgas «*Mostootrjad Nr.17*» un Krustpils «*Mostootrjad Nr.24*» – atteicās no atjaunošanas darbiem dēļ objektu zemajām cenām.

Kooperatīva vadība objektos darbu uzsāka ar nelieliem celtniecības apjomiem. Tomēr darbības organizācija, celtnieku sadzīves ierīkošana, materiālu un tehnikas piegāde no lieliem rūpniecības centriem prasīja ļoti lielu piepūli un izdevumus. Lielajām padomju struktūrām, kā «*Mostostroi-5*», Baltijas objekti bija ekonomiski neizdevīgi. Iegūt pozitīvu ekonomisko efektu, strādājot tādos nelielos un no savas bāzes attālinātos objektos, bija diezgan grūti. Tika izstrādāta un pastāvīgi praksē pārbaudīta speciāla tehnoloģija, tās kompleksā tika pielietotas metodes un paņēmieni, kuri celtniecībā tika pielietoti agrāk. Galvenie no tiem:

- komandas komplektēšana – tā ir uzticama, zinoša, apzinīga darbu vadītāja un kompleksās brigādes esamība, kur katrs darbinieks pārzina kā minimums četras celtniecības specialitātes (namdaris, betonētājs, stiegrotājs un montētājs), kas ļāva brigādes posmus savstarpēji mainīt, ņemot vērā prevalēto darbu veidu katrā celtniecības posmā;
- galveno būvmašīnu un mehānismu nodošana brigādes atbildībā – autoceltņus, apvidus mašīnas – vilcējus braukšanai ar kravu pa bezceļiem, kompresorus, pārvietojamās elektrostacijas un citus;
- vagoniņu – sadzīves telpu nodošana brigādes atbildībā, pašu konstruētu dažādām vajadzībām – guļamtelpām, ģērbtuvēm, ēdnīcām, darbu vadītāja kabinetam, instrumentu glabāšanai un citām, kas nepieciešamas normāla darba un sadzīves organizācijai;

компрессора, передвижной электростанции и т.п.;
- закрепление за бригадой бытовок-вагончиков собственной конструкции различных модификаций – спальных, раздевалок, столовых, командирских, инструменталок и пр. для организации нормальной работы и быта;
- комплектация объекта основными материалами и конструкциями до начала строительства;
- выдача бригаде утверждённого наряда для оплаты труда за готовый объект.

При использовании подобной технологии строительства можно было рассчитывать на то, что бригада будет работать с полной отдачей при самоконтроле, получая за труд достойную оплату.

Железные дороги Балтийских стран в этот период остро нуждались в приведении в порядок инфраструктуры, строительстве новых и, особенно, в реконструкции действующих мостов и путепроводов, способных выдерживать интенсивное движение поездов и возросшие нагрузки подвижного состава. Интенсивность работ большая! На особо напряжённых участках, таких, как: Елгава – Крустпилс, Даугавпилс–Резекне, Вентспилское направление, Елгава–Глуда–Мажейкяй мосты реконструировались почти на каждом перегоне.

Тогда и были сформированы первые дееспособные коллективы бригад Е. Белохвощикова, А. Богуша, А. Соловьёва, А. Пастухова под руководством прорабов и мастеров И. Сухорукова, Н. Харитонова, Н. Нариняна, В. Баканова, С. Руденко, с успехом решавшие поставленные перед ними задачи.

В годы становления компании (1989–1994), когда отрабатывалась технология сооружения малых и удалённых объектов, были построены или реконструированы:

в Латвии – 64 моста, в основном, на железнодорожном участке Крустпилс–Елгава, по которому проходили маршруты тяжеловесных поездов с российскими грузами для Вентспилсского порта;

в Литве – 12 мостов, в том числе и на подъездах к введённым в строй Акмянскому цементному и Мажейкяйскому нефтеперерабатывающему заводам;

в Эстонии – 7 мостов, в том числе четырёхпролётный железнодорожный мост через реку Пирита на участке Таллин–Тапа.

На многих мостах из-за сырого и достаточно холодного климата выходило из строя мостовое

- objekta komplektēšana ar galvenajiem materiāliem un konstrukcijām līdz celtniecības sākumam;
- apstiprināta norīkojuma izdošana brigādei darba apmaksai par gatavu objektu.

Pielietojot šādu celtniecības tehnoloģiju, varēja rēķināties ar to, ka brigāde strādās ar pilnu atdevi paškontrolē, saņemot par darbu pienācīgu atalgojumu.

Baltijas valstu dzelzceļi šajā periodā akūti juta vajadzību pēc infrastruktūras savešanas kārtībā, jaunu tiltu un pārvadu būvniecības un īpaši pēc esošo tiltu rekonstrukcijas, kas varētu izturēt intensīvo vilcienu kustību un kustīgo sastāvu pieaugošās slodzes. Slodzes bija milzīgas! Īpaši noslogotos posmos, tādos kā Jelgava – Krustpils, Daugavpils–Rēzekne, Ventspils virziens, Jelgava–Glūda–Mažeiķi, tilti tika rekonstruēti gandrīz katrā ceļa posmā.

Tad arī tika formēti pirmie J. Belohvoščikova, A. Boguša, A. Solovjova, A. Pastuhova brigāžu rīcībspējīgie kolektīvi, darbu vadītāju un meistaru I. Suhorukova, N. Haritonova, N. Nariņana, V. Bakanova, S. Rudenko vadībā, kas sekmīgi risināja viņiem uzdotos uzdevumus.

Kompānijas tapšanas gados (1989–1994), kad tika izkopta mazo un attālināto objektu būvniecības tehnoloģija, bija uzbūvēti vai rekonstruēti

Latvijā – 64 tilti, pārsvarā, dzelzceļa posmā Krustpils–Jelgava, pa kuru gāja smagsvara vilcienu maršruti ar Krievijas kravām Ventspils ostai;

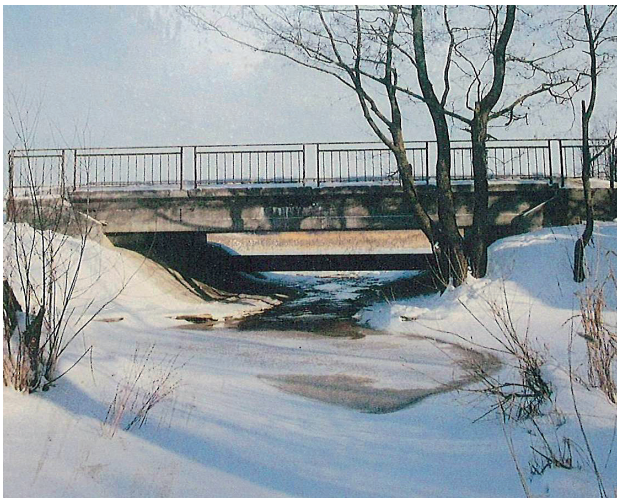
Lietuvā – 12 tilti, tai skaitā arī uz piebrauktuvēm, kuras veda uz Akmjanskas cementa rūpnīcas un Mažeiķu naftas pārstrādes rūpnīcas iekārtām;

Igaunijā – 7 tilti, tai skaitā četru laidumu dzelzceļa tilts pār upi Pirita ceļa posmā Tallina–Tapa.

Mitrā un diezgan aukstā klimata dēļ daudziem tiltiem izgāja no ierindas koka brusu tilta klātnes, neizturot normatīvos kalpošanas termiņus.

SIA «Tilts» kļuva par vienīgo organizāciju Baltijas valstīs, kura apguva tiltu bezbalasta klātnes dzelzsbetona plātņu izgatavošanas sarežģīto tehnoloģiju, un pēc tam arī to ierīkošanu uz tiltiem pa visu Baltijas dzelzceļa tīklu.

SIA «Tilts» vadība strādāja, vienmēr ņemot vērā «Pasūtītāju» prasības, vispirmām kārtām tur, kur bija akūti nepieciešams remontēt, rekonstruēt vai uzbūvēt



Один из первых объектов кооператива.
Мост в Юрмале (Слока) через реку Слоцене. 1990 год.
Pirmais no kooperatīva objektiem. Tilts Jūrmalā (Sloka) pāri upei Slocene. 1990. gads.

1989–1999 годы. «Мечта прораба» 16 тонный автокран «Краз» на монтаже мостовых конструкций.
1989–1990. gadi. «Būvdarbu vadītāja sapnis» 16 tonnu autoceltnis «Kraz» tilta konstrukciju montāžā.

полотно из деревянных брусьев, не выдерживая нормативных сроков службы.

ООО «Тилтс» стало единственной организацией в странах Балтии, которое освоило сложную технологию изготовления железобетонных плит безбалластного проезда, а затем и укладку их на мостах по всей сети железных дорог Балтии.

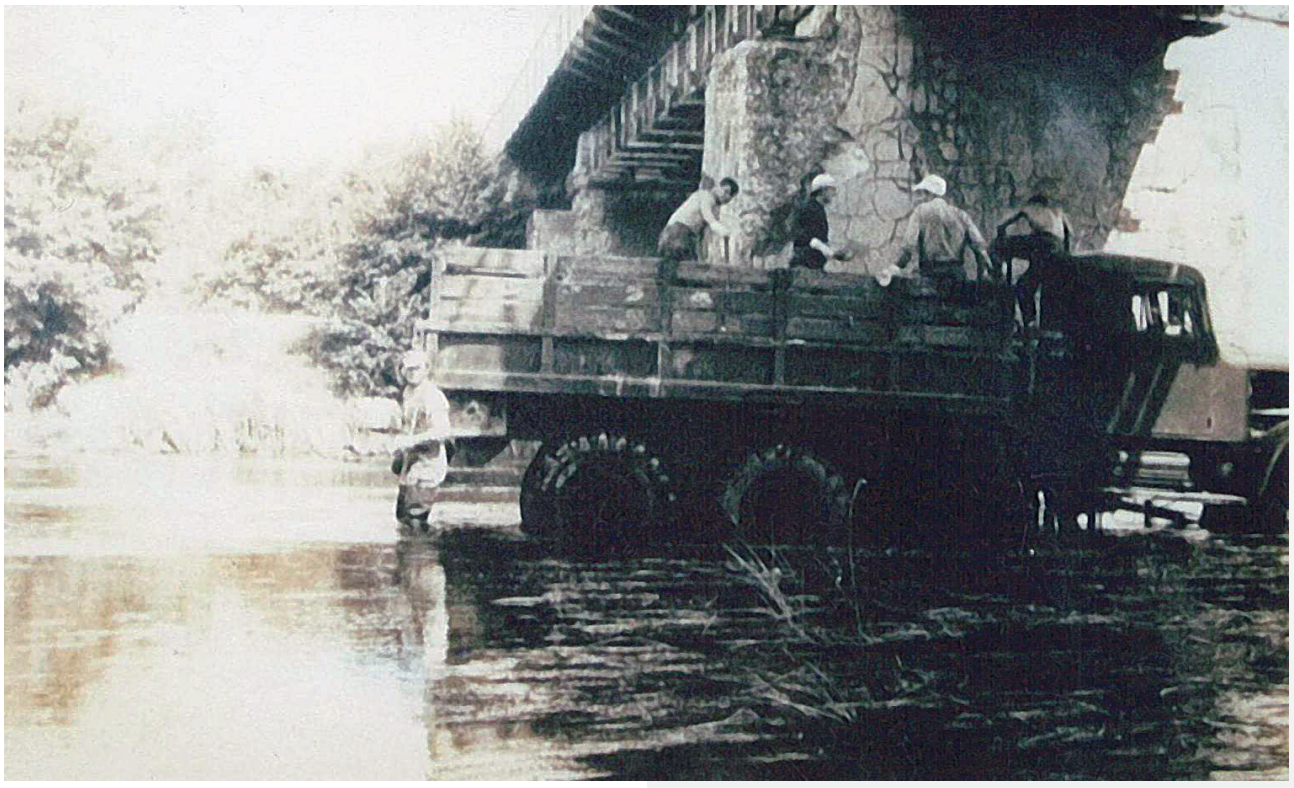
Руководство ООО «Тилтс» всегда работало с учётом требований «заказчиков», в первую очередь там, где было остро необходимо отремонтировать, реконструировать или построить новое искусственное сооружение – мост, путепровод, трубу или тоннель. Примером таких сооружений, построенных на разных участках железных дорог Балтийских стран, являются:

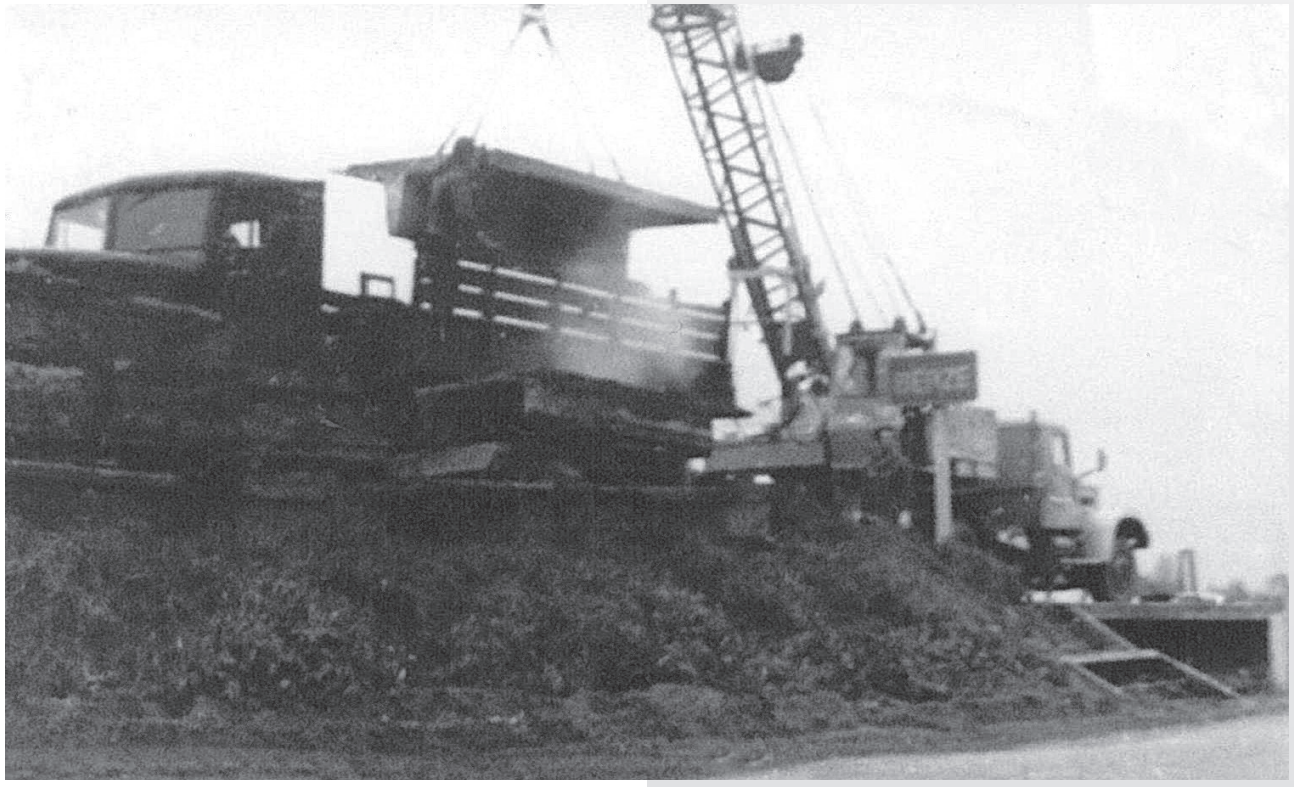
- железнодорожный мост через реку Дубна в Ливанах;
- железнодорожный мост у станции Мента участка Елгава–Крустпилс и станции Скрунда участка Рига–Лиепая;
- железнодорожный мост через реку Слоцене в Слоке;
- автодорожные мосты на шоссе Рига–Лиепая у посёлка Биксте;
- железнодорожный мост у станций Бене и Глуда участка Елгава–Мажейкяй;
- реконструкция водопроводных труб на перегонах и участках Карсава–Резекне, Рига–Валка – 67-ой км, Елгава–Вентспилс – 47-ой км, Даугавпилс–Бигосово – 456-ой км;

jaunu mākslīgo būvi – tiltu, ceļa pārvadu, caurteku vai tuneli. Tādu būvju piemēri, kas uzbūvēti Baltijas valstu dažādos dzelzceļa posmos, ir:

- dzelzceļa tilts pār upi Dubna Līvānos;
- dzelzceļa tilts ceļa posmā Jelgava–Krustpils pie stacijas Menta un ceļa posmā Rīga–Liepāja pie stacijas Skrunda;
- dzelzceļa tilts pār upi Slocene Slokā;
- autoceļa tilti uz šosejas Rīga–Liepāja pie ciemata Bikste;
- dzelzceļa tilts ceļa posmā Jelgava–Mažeiķi pie stacijas Bēne un Glūda;
- ūdens caurteku rekonstrukcija ceļa posmos un iecirkņos Kārsava–Rēzekne, Rīga–Valka – 67 km, Jelgava–Ventspils – 47 km, Daugavpils–Bigosovo – 456 km;
- tilts pār upi Dabikene Lietuvā;
- tilti pie stacijām Lagedi un Raaziku Igaunijā;
- tilts Krievijas Kaļiņingradas apgabala Gurjevskā;
- tilts tramvajiem pār tirdzniecības kanālu Liepājā.

Pirmo gadu celtniecības objektos nostiprinājās, norūdījās brigāžu darba saliedētība, tika uzņemti vidējā posma vadītāji ar nenovērtējamu pieredzi – tādi, kā J. Belohvoščikovs, V. Bakanovs, A. Varavva.





Доставка железобетонных блоков пролетных строений мостов на автомобилях высокой проходимости «Краз». 1989–1999 годы.
Tiltu laidumu konstrukciju dzelzsbetona bloku piegāde ar kravas automobiļiem «Kraz». 1989–1999. gadi.

Неоднократно применявшаяся технология переустройства ж/д мостов с помощью двух железнодорожных кранов большой грузоподъемности. Мосты Дабикене (Литва), Елгава–Глуда (65 км). 1991–1996 гг.
Vairāk kārt pielietotā dzelzceļu tiltu rekonstrukcijas tehnoloģija ar divu lielu celtspējas dzelzceļu celtņu palīdzību. Tilti Dabikenē (Lietuvā), Jelgavā–Glūdā (65 km). 1991–1996. g.

Один из первых наших мостов. Мост через реку Дабикене, Литва. 1991 год.
Viens no pirmajiem mūsu tiltiem. Tilts pār upi Dabikene. Lietuva. 1991. gads.

- мост через реку Дабикене в Литве;
- мосты у станций Лагеди и Раазику в Эстонии;
- мост в Гурьевске Калининградской области России;
- трамвайный мост через торговый канал в Лиепае.

На строительстве объектов первых лет крепла, закалялась трудовая спайка рабочих бригад, набирались бесценного опыта руководители среднего звена – такие, как: Е. Белохвощиков, В. Баканов, А. Варавва.

На дальних рубежах Латвийской железной дороги в Даугавпилсском и Елгавском районах работал прорабом и начальником строительного участка Андрей Попов, ставший в настоящее время одним из опытнейших и авторитетнейших руководителей компании «Тилтс».

Основу бригад составляли грамотные специалисты-мостостроители, не боящиеся трудностей и бытовых неудобств, такие как Николай Малахов, Андрей Семёнов, Анатолий Мороз, Владимир Дудниченко, Юрий Давиденко, Эдуард Депенчук, ветераны Павел Савкин и Анатолий Антонюк, Василий Красутин, механизаторы Леонид Крылов и Петерис Мелкинс.

Прораб Евгений Белохвощиков прошёл путь от простого рабочего, звеньевого, бригадира до лучшего начальника участка в ООО «Тилтс».

Характерной особенностью проведения работ на объектах «Тилтс» в первый период его развития было умелое использование возможностей «Заказ-

Железнодорожный мост через реку Амата на участке Сигулда–Валка. Обветшавшие опоры моста были. «одеты» в новые железобетонные «рубашки». 1994 год.
Dzelzceļa tilts pār upi Amata ceļa iecirknī Sigulda–Valka. Novecojušie tilta balsti tika «apģērbti» jaunos dzelzsbetona «krekliņos». 1994. gads.

Uz Latvijas dzelzceļa tālajām robežām Daugavpils un Jelgavas rajonos par darbu vadītāju un celtniecības iecirkņa priekšnieku strādāja Andrejs Popovs, kurš tagad ir viens no kompānijas «Tilts» lielākajām autoritātēm, vadītājs ar visbagātāko pieredzi.

Brigāžu pamatu sastādīja prasmīgi speciālisti – tiltu būvnieki, kas nebaidījās no grūtībām un sadzīves neērtībām, tādi kā Nikolajs Malahovs, Andrejs Semjonovs, Anatolijs Morozs, Vladimirs Dudņičenko, Jurijs Davidenko, Eduards Depenčuks, veterāni Pāvils Savkins un Anatolijs Antoņuks, Vasilijs Krasutins, mehanizatori Leonīds Krilovs un Pēteris Melkins.

Darbu vadītājs Jevgēnijs Belohvoščikovs izauga no parasta strādnieka, brigadiera līdz SIA «Tilts» labākajam iecirkņa priekšniekam.

Pirmajā attīstības periodā «Tilts» objektos raksturīga darbu izpildes īpatnība bija prasmīga «Pasūtītāja» – Latvijas, Lietuvas un Igaunijas dzelzceļnieku iespēju izmantošana – palīdzība vilcienu dzelzceļa celtņu piešķiršanā liela svara un gabarītu konstrukciju montāžas un demontāžas darbu veikšanai. Šādi celtņi bija visos lielajos dzelzceļa mezglos – Rīgā, Daugavpilī, Jelgavā, Šauļos, Tallinā un citur. Celtņu celtspēja diapazonā no 50 līdz 200 tonnām deva iespēju veikt tiltu pārbūvi ar mazākām izmaksām un īsākos termiņos, kas bija nepieciešams pie piešķirto «logu» ierobežotā laika –

чика» – железнодорожников Латвии, Литвы и Эстонии – в предоставлении железнодорожных кранов восстановительных поездов для выполнения монтажных и демонтажных работ с конструкциями большого веса и габаритов. Эти краны имелись на всех крупных железнодорожных узлах – в Риге, Даугавпилсе, Елгаве, Шауляе, Таллине и др. Грузоподъёмность кранов в диапазоне от 50 до 200 тонн позволяла проводить переустройство мостов с меньшими затратами и в сжатые сроки, что было необходимо при ограниченной продолжительности предоставляемых «окон» – перерывов в движении поездов на участках, где проводились работы.

В 1993–1994 гг. на таких объектах, как железнодорожный путепровод через шоссе Рига–Вентспилс на ветке Тукумс-II – карьер Яунсаты, мосты у станций Раазику и Лагеди в Эстонии, отрабатывалась технология выполнения работ по переустройству мостов с использованием железнодорожных консольных кранов ГЭПК-130, грузоподъёмностью 130 т; в тех случаях, когда подготовительные работы по изготовлению определённых конструкций делались заранее, на ближайшей к объекту железнодорожной станции или на строительной площадке у моста, а основные работы по реконструкции изношенных частей выполнялись методом «демонтаж – уборка – подача – монтаж» при помощи консольного крана во время перерывов в движении составов на железнодорожных участках.

Работы, сопутствующие переустройству мостов, велись при помощи вспомогательных автокранов или железнодорожных кранов меньшей грузоподъёмности, ручных и электрических лебёдок, гидравлических и реечных домкратов, тарировочных ключей и пневмогайковёртов. Рабочие комплексных бригад умело, профессионально и эффективно пользовались этими механизмами, агрегатами и инструментарием в условиях, когда время исполнения ограничено определённым промежутком.

Консольный кран мог брать груз только с железнодорожного пути, на котором сам находился, или с соседнего (ГЭПК-130). Тяжеловесные конструкции с площадки изготовления подавались под кран методом поперечной надвижки по накаточным путям.

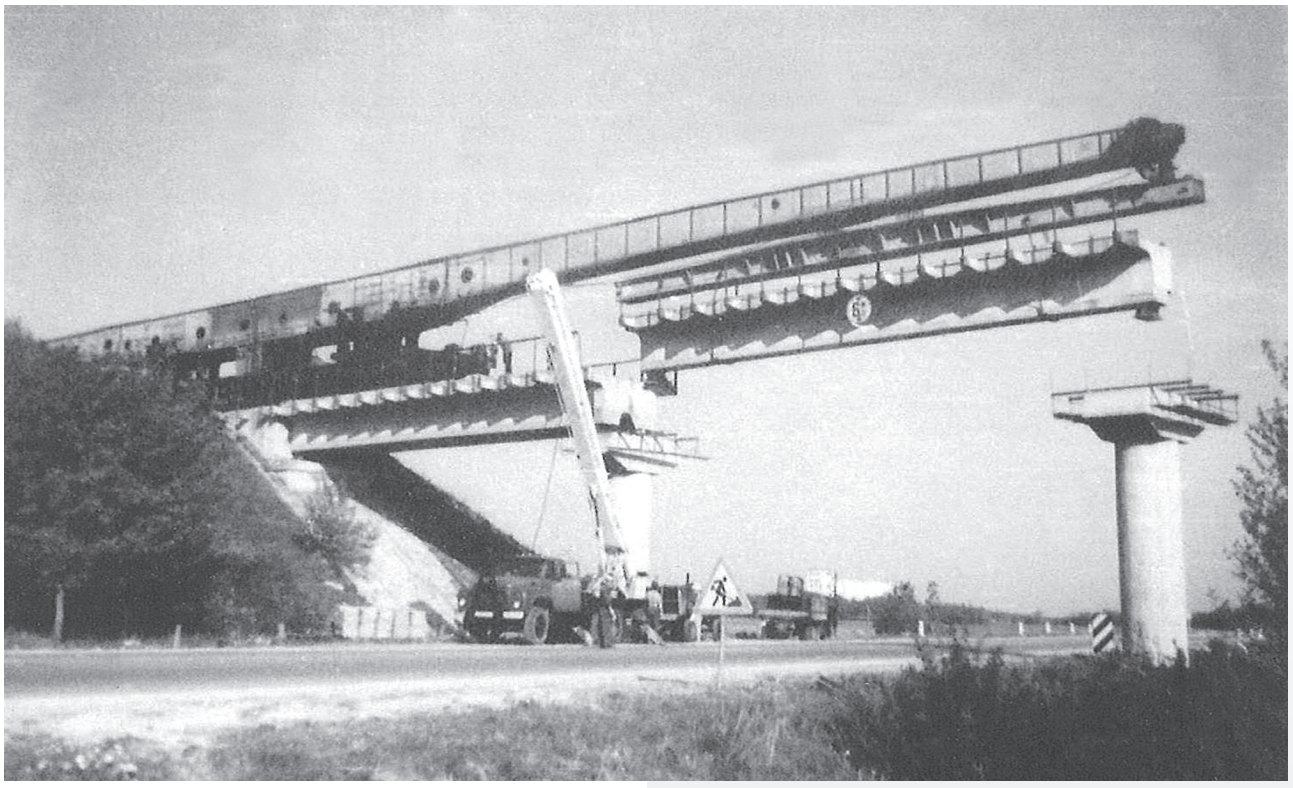
За десятилетний период становления компании было построено и реконструировано более

20 лет спустя! В 2010 году мост через реку Дабикене в Литве подвергся еще одной реконструкции. Благодаря применению новейших технологий и новых материалов были отремонтированы элементы опор моста, кордонные камни – долговечной краской, после предварительной очистки, перекрашено пролетное строение. Мост засверкал первозданной чистотой и красотой.
Pēc 20 gadiem! 2010. gadā tilts pār upi Dabikene Lietuvā tika pakļauts vēl vienai rekonstrukcijai. Pateicoties jaunākajām tehnoloģijām un jaunajiem materiāliem tika atremontēti tilta balstu elementi, kordona akmeņi – ar ilgizturīgu krāsu, pēc iepriekšējas attīrīšanas, pārkrāsota laiduma konstrukcija. Tilts iemirdzējās sākotnējā tīrībā un krāšņumā.

vilcienu kustības pārtraukumos posmos, kur tika veikti darbi.

1993.–1994. g. tādos objektos kā dzelzceļa pārvads pār šoseju Rīga–Ventspils uz atzarojuma Tukums-II–karjeras Jaunsāti, tilti pie stacijas Raaziku un Lagedi Igaunijā tika izkopta tiltu pārbūves tehnoloģija, pielietojot dzelzceļa konsoļceltņus ГЭПК-130 ar celtspēju 130 t tajos gadījumos, kad noteiktu konstrukciju izgatavošanas un sagatavošanas darbi tika veikti iepriekš objektam tuvākajā dzelzceļa stacijā vai būvlaukumā pie tilta, bet bojāto daļu rekonstrukcijas pamatdarbi tika veikti ar metodi «demontāža – novākšana – padeve – montāža», pielietojot konsoļceltņus vilcienu kustības pārtraukumos uz dzelzceļa posmiem.

Darbi, kas saistīti ar tiltu pārbūvi, tika veikti, lietojot palīgautoceltņus vai dzelzceļa celtņus ar mazāku celtspēju, rokas un elektriskās vinčas, hidrauliskos un zobstieņa domkratus, tarētās atslēgas un pneimatiskos uzgriežņus. Komplekso brigāžu strādnieki prasmīgi, profesionāli un efektīvi



Демонтаж железобетонных пролетных строений весом до 100 тн ж/д путепровода через шоссе Рига–Вентспилс на ветке Тукумс II–Яунсаты при помощи консольного крана ГПК-130. 1993 год.
Dzelzceļa pārvada pār šoseju Rīga–Ventspils uz atzarojuta Tukums II–Jaunsāti dzelzsbetona laiduma konstrukcijas ar svaru līdz 100t demontāža ar konsoļceltņa ГПК-130 palīdzību. 1993. gads.

250 транспортных объектов в Балтийских государствах и Калининградской области. Наиболее запомнились своей сложностью, оригинальностью проектных решений и способов их эффективного применения на практике такие объекты, как:

- мост через реку Пирита на 121 км участка Таллин–Тапа,
- городской мост в Лиепае,
- мост через реку Амата (ст. Арайши) на 80-м км участка Рига–Валка,
- мост через реку Джукste на 130-м км участка Елгава–Тукумс-II,
- мосты на 531-ом км участка Даугавпилс–Турмантас и 49-ом км участка Иерики–Гулбене и др.

Особым по значимости стал Бауский мост через реку Мемеле. Реконструкция моста через реку Мемеле у г. Бауска на автомагистрали ViaBaltica, проходящей через Польшу, Литву, Латвию, Эстонию и Финляндию, осуществлялась по программе Евросоюза PHARE в 1999–2000гг.

Строительство велось в сжатые сроки (17 месяцев), не прерывалось и движение автотранспорта

lietoja šos mehānismus, agregātus un instrumentus apstākļos, kad darbu izpildes laiks ir ierobežots noteiktā laika intervālā.

Konsoļceltnis (ГЭПК-130) kravu varēja ņemt no sliežu ceļa, uz kura atradās, vai arī no blakus esošā sliežu ceļa. Smagsvara konstrukcijas no izgatavošanas laukuma tika padotas ar šķērsbīdīšanas metodi pa uzbraucamajiem ceļiem.

Kompānijas tapšanas desmit gadu periodā tika uzbūvēti un rekonstruēti vairāk nekā 250 transporta objekti Baltijas valstīs un Kaļiņingradas apgabalā. Visvairāk ar savu sarežģītību, projekta risinājumu oriģinalitāti un to pielietošanas veidiem praksē atmiņā palikuši sekojoši objekti:

- tilts pār upi Pirata ceļa posmā Tallina–Tapa 121 km,
- pilsētas tilts Liepājā,
- tilts pār upi Amata (stacija Āraiši) ceļa posmā Rīga–Valka 80 km,
- tilts pār upi Džūkste ceļa posmā Jelgava–Tukums-II 130 km,
- tilti ceļa posmā Daugavpils–Turmantas 531 km, Ieriķi–Gulbene 49 km un citi.

COWI

Телефакс

Куда Тилтс

Факс 00 371 46 ~~61 159~~ 0184

Кому Директору С Гридневс

Страницы 1 (включая эту)

Consulting Engineers
and Planners AS

Parallelvej 15
DK-2800 Lyngby
Denmark

Tel +45 45 97 22 11
Fax +45 45 97 22 12
www.cowi.dk

Число
12. Сентябрь 2000

Наш №
44515/IBA

Открытие моста через р. Мемеле

Дорогой господин Гридневс,

Мой коллега, г. Петер Райнхолт и я хотим поблагодарить Вас за приглашение принять участие в замечательной праздничной и сердечной церемонии открытия моста через р. Мемеле.

Во время церемонии открытия у меня была возможность побеседовать с многими Вашими коллегами и сотрудниками, техниками и председателем, с которым я встречался и работал во время осуществления этого проекта.

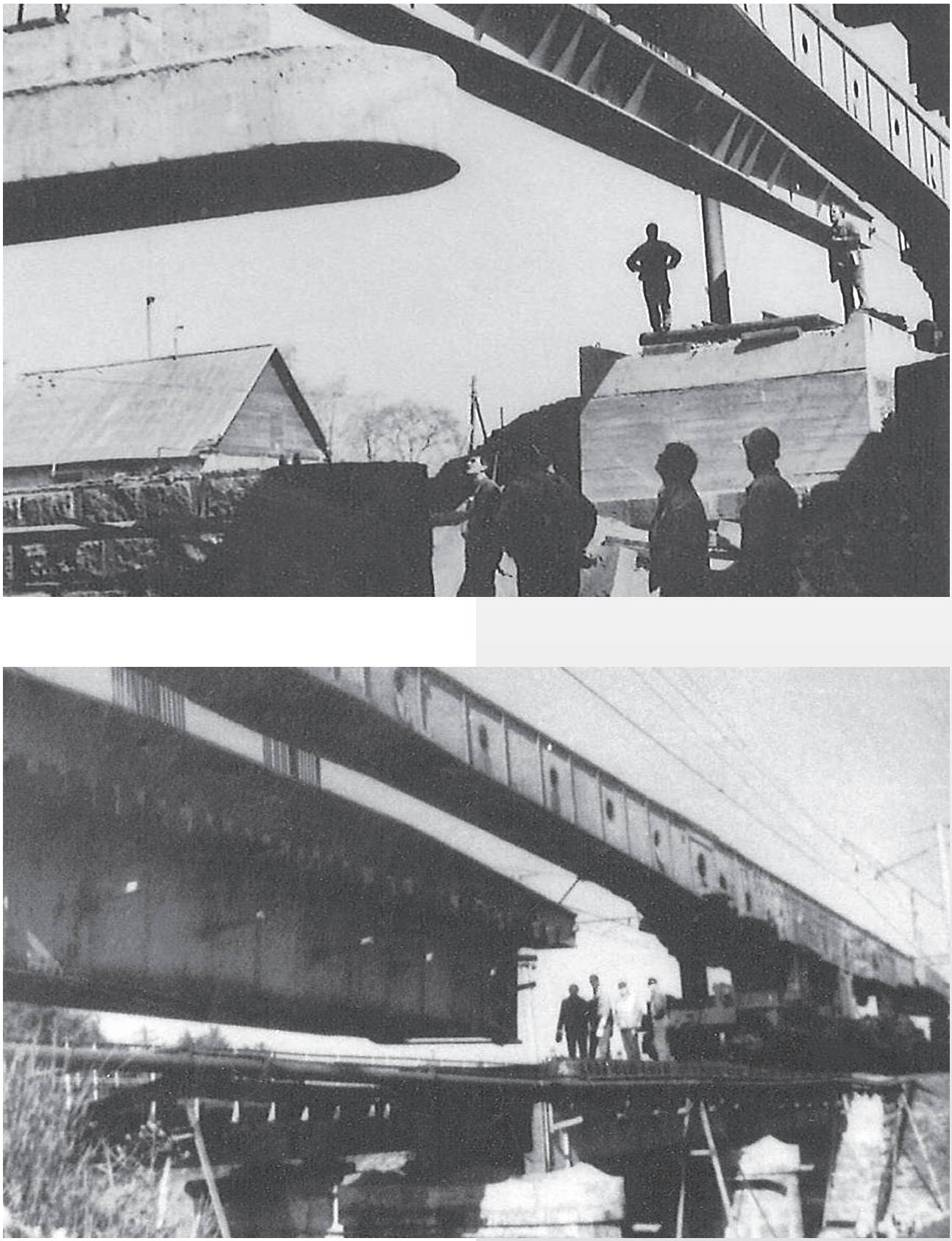
Таким образом, у меня была возможность передать этим сотрудникам впечатление КОВИ о выполненной работе, планировании и своевременного выполнения. У нас с Вами не было возможности как слудуст поговорить, но тем не менее я хочу воспользоваться возможностью и поздравить Вас с результатом, который, честно говоря, вполне соответствует (а может быть и превосходит) качеству в других странах Европы.

А поэтому нам будет нетрудно рекомендовать вашу экспертизу для аналогичных проектов в Прибалтике, а также и в других странах.

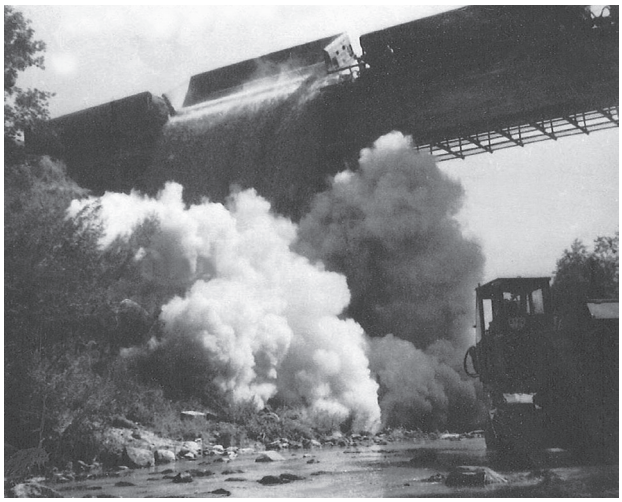
Просим Вас передать нашу признательность всем Вашим сотрудникам, которые приняли участие в этой работе.

С уважением

Иб Блом Андерсен



Переустройство мостов на станции «Раазику» и «Лагеди» в Эстонии, при помощи консольного крана грузоподъемностью 130 тн. 1994 год.
Tiltu pārbūve stacijās «Raazuku» un «Lagedi» Igaunijā, ar konsoļceltņa, kura celtspēja 130t, palīdzību. 1994. gads.



Отсыпка балласта на конуса ж/д моста через реку Амата думпкарами. 1994 год.
Balasta atbēršana uz konusiem ar pašizkrāvējvagoniem, dzelzceļa tilts pār Amatu. 1994. gads.

Вот сколько нужно «портных», чтобы «одеть рубашку» на опору моста. Река Амата. 1994 год.
Lūk, cik vajadzīgi «drēbnieki», lai «uzvilktu kreklu» tilta balstam. Upe Amata. 1994. gads.

по шоссе. Необходима была реконструкция всех опор моста. Впервые в Балтии осуществлялось бетонирование на сплошных подмостях «Peri» с предварительным натяжением канатов арматуры на бетон. Длина секции составила 147 погонных метров.

Буквально каждая операция по устройству опалубки, армированию, бетонированию элементов моста подвергалась скрупулёзному контролю технического надзора Заказчика. Иногда приходилось до сооружения значимого элемента моста – опоры, ригеля и т.п. – изготавливать *макет-фрагмент в натуральную величину* и проводить контрольное бетонирование в присутствии специалистов технического надзора и из строительных лабораторий, осуществлявших наблюдение за процессом, соблюдением выполнения условий Европейских стандартов, оформлением необходимой технической документации.

Большого экономического эффекта, прибыли не было, но полезная школа строительства, приобретённый опыт, а, главное, справедливо заслуженный авторитет среди мостостроителей Латвии – несомненный положительный результат этой деятельности. Второе место в конкурсе Латвийской Республики «Лучший объект 2000 года» способствовало тому, что компанию «Тилтс» стали охотно приглашать к участию в строительстве и реконструкции «солидных» объектов государственного значения.

Par īpašu pēc nozīmīguma kļuva Bauskas tilts pār upi Mēmele. Tilta rekonstrukcija pār upi Mēmele pie Bauskas uz automaģistrāles Via Baltica, kas iet caur Poliju, Lietuvu, Latviju, Igauniju un Somiju, tika veikta pēc Eiropas Savienības programmas PHARE 1999.–2000. g.

Būvniecība tika veikta īsā termiņā (17 mēneši), nepārtraucot autotransporta satiksmi pa šoseju. Nepieciešama bija tilta visu balstu rekonstrukcija. Pirmo reizi Baltijā tika īstenota betonēšana uz «Peri» vienlaidu turām ar iepriekšēju stiegrojuma trošu spriegošanu uz betona. Sekciju garums bija 147 tekošie metri.

Burtiski katra operācija veidņu ierīkošanai, stiegrošanai, tilta elementu betonēšanai tika pakļauta Pasūtītāja tehniskā uzrauga skrupulozai kontrolei. Dažreiz līdz tilta ievērojama elementa būvniecībai – balstam, rīģelim utt. – nācās izgatavot *maketu – fragmentu dabiskā lielumā* un veikt kontrolbetonēšanu tehniskās uzraudzības un būvniecības laboratoriju speciālistu klātbūtnē, kas veica Eiropas standartu prasību ievērošanas un nepieciešamās tehniskās dokumentācijas noformēšanas procesu novērošanu.

Liela ekonomiskā efekta un peļņas nebija, bet vērtīga celtniecības skola, iegūtā pieredze un, pats galvenais, pamatoti nopelnītā autoritāte starp Latvijas tiltu būvniekiem neapšaubāmi bija pozitīvs šīs darbības rezultāts. Otrā vieta Latvijas Republikas konkursā «2000. gada labākais objekts» veicināja to, ka kompāniju «Tilts» labprāt sāka aicināt piedalīties valsts līmeņa «solīdu» objektu būvniecībā un rekonstrukcijā.

На «окно» пришли пролетные строения. Мост 273 км Елгава–Крустпилс. 1999 год.
Uz «logu» atvestas laiduma konstrukcijas. Tilts 273km Jelgava–Krustpils. 1999. gads.

Мост через реку Вента в Скрунде, реконструкция самого большого в Балтии путепровода через железнодорожные пути на улице Калнциема в г. Риге, усиление металлических пролётных строений трёх железнодорожных мостов через реку Лиелупе в Елгаве и через Венту на станции Вентспилс–Южная, капитальный ремонт Каменного моста через реку Даугава в Риге, автодорожного путепровода в Болдерая, автодорожного моста через реку Лиелупе в Юрмале – вот далеко не полный перечень объектов последующих лет.

В трудовых буднях оттачивается мастерство, растёт квалификация рабочих бригад и руководителей среднего звена – мастеров и прорабов «Тилтс». Ежегодно подводятся итоги трудовой деятельности коллектива компании с присвоением звания «Лучший по профессии»: лучший руководитель структурного подразделения, лучший бригадир, лучший монтажник, механизатор, лучший рабочий комплексной бригады.

В 2004 году, когда в коллектив ООО «Тилтс» влились новые молодые силы дипломированных

Tilts pār upi Venta Skrundā, Baltijā lielākā ceļa pārvada rekonstrukcija pār dzelzceļu Kalnciema ielā Rīgā, metāla laidumu konstrukciju nostiprināšana trim dzelzceļa tiltiem pār Lielupi Jelgavā un pār Ventu stacijā Ventspils – Dienvidu, Akmens tilta kapitālais remonts pār Daugavu Rīgā, autoceļa pārvada kapitālais remonts Bolderājā, autoceļa tilta kapitālais remonts pār Lielupi Jūrmalā– tas ne tuvu nav viss nākamo gadu objektu saraksts.

Darbdienās tiek noslīpēta «Tilts» brigāžu darbinieku un vidējā posma vadītāju– meistaru un darbu vadītāju meistarība un paaugstināta kvalifikācija. Katru gadu tiek apkopoti kompānijas kolektīva darba rezultāti, piešķirot titulu «Labākais profesijā»: labākais struktūrvienības vadītājs, labākais brigadieris, labākais montētājs, mehanizators, labākais kompleksās brigādes strādnieks.

2004. gadā, kad SIA «Tilts» kolektīvā iekļāvās diplomētu inženieru-celtnieku jaunie spēki, kas beiguši tehnisko universitāti ne tikai Latvijā, bet arī Lielbritānijā, tika ieviests tituls «Labākais jaunais speciālists».

Бетонирование монолитного неразрезного железобетонного пролетного строения на сплошных подмостях из инвентарных элементов «PERI». Мост Мемеле, Бауска. 1999 год.
Nepārtraukta monolīta dzelzsbetona laiduma konstrukcijas betonēšana uz vienlaidu turām no «PERI» inventārajiem elementiem. Tilts pār Mēmeli, Bauskā. 1999. gads.

1993–1996 гг. «Тилтс» получают работы по укреплению и реставрации кирпичных сводов водопропускных труб, построенных еще во времена царской России. Труба на участке железной дороги Даугавпилс–Бигосово 456 км.
1993-1996.g. «Tilts» veic ūdens caurules ķieģeļu velvju stiprināšanas un restaurācijas darbus, kas tika būvētas vēl Krievijas cara laikos. Caurteka dzelzceļa posmā Daugavpils–Bigosovo 456 km.

инженеров-строителей, окончивших технические университеты не только в Латвии, но и в Великобритании, было для поощрения введено звание «Лучший молодой специалист».

В течение многих лет (в разные годы) звания «Лучший по профессии» удостаивались руководители отделов и участков – Андрей Попов, Евгений Белохвощиков, Александр Варавва; бригадиры – Иван Лапин, Василий Красутин, Анатолий Мороз; рабочие комплексных бригад – Тадеуш Ериновский, Валерьян Лабонарский, Агрис Клуга, Владимир Дудниченко, Юрий Давиденко; механизаторы – Сергей Аверков, Геннадий Аникин, электрослесарь Сергей Рагинский.

По результатам 2008 года звание «Лучший» получили работники, строившие и успешно сдавшие в эксплуатацию Главный объект последних лет – «Южный мост» через реку Даугава в Риге: начальник Первого участка Артём Гриднев, прораб Александр Конюхов, бригадир Игорь Пикалёв, автокрановщик Александр Павлов, электросварщик Каспарс Штурме.

Анализируя первый период развития фирмы «Тилтс» в 1990–1997 годы, необходимо отметить железнодорожников-путейцев, которые не только были заказчиками объектов реконструкции и строительства, но и сами принимали активное участие

Daudzu gadu laikā (dažādos gados) titulu «Labākais pēc profesijas» izpelnījās nodaļu un iecirkņu vadītāji – Andrejs Popovs, Jevgēnijs Belohvoščikovs, Aleksandrs Varavva; brigadieri – Ivans Lapins, Vasilijs Krasutins, Anatolijs Morozs; komplekso brigāžu strādnieki – Tadeušs Jerinovskis, Valērijs Labonarskis, Agris Klūga, Vladimirs Dudņičenko, Jurijs Davidenko; mehanizatori – Sergejs Averkovs, Genādijs Aņikins, elektroatslēdznieks Sergejs Raginskis.

Pēc 2008. gada rezultātiem titulu «Labākais» saņēma darbinieki, kas būvēja un veiksmīgi nodeva ekspluatācijā pēdējo gadu galveno objektu – «Dienvidu tiltu» pār Daugavu Rīgā: pirmā iecirkņa priekšnieks Artjoms Gridņevs, darbu vadītājs Aleksandrs Koņuhovs, brigadieris Igors Pikaļovs, autoceltņa vadītājs Aleksandrs Pavlovs, elektrometinātājs Kaspars Šturme.

Analizējot firmas «Tilts» attīstības pirmo periodu 1990.–1997. gados, jāatzīmē dzelzceļnieki – ceļu inženieri, kas ne tikai bija objektu rekonstrukciju un būvniecību pasūtītāji, bet arī paši aktīvi piedalījās darbu veikšanā, īpaši no transporta kustības brīvajā laikā, izpildot specifiskus darbus, kas saistīti ar darbojošiem dzelzceļiem. Uz apakšuzņēmēju pamatiem ceļu inženieri veica šādus darbus:

Тяжелейшая труба 67 км участка Рига–Валка. Бригаду «накрыла» снежная лавина, но работы все равно продолжались. 1995 год.
Smagā caurteka 67km ceļa iecirknī Rīga–Valka. Brigādi «pārsedza» sniega lavīna, bet darbi tāpat turpinājās. 1995. gads.

Бригада А. Пастухова на строительстве железнодорожных мостов. 1994–1997 гг. Слева – направо:
1 ряд: Н. Кажуткин, А Пастухов
2 ряд: А. Антонюк, В. Жолтко, А. Соловьев
3 ряд: Прораб В. Баканов, В. Красутин, В Винников.
A. Pastuhova brigāde dzelzceļa tiltu būvniecībā. 1994.–1997. g.
No kreisās uz labo pusi:
1. rinda: N. Kažutkins, A. Pastuhovs
2. rinda: A. Antoņuks, V. Žoltko, A. Solovjovs
3. rinda: Darbu vadītājs V. Bakanovs, V. Krasutins, V. Vinņikovs.

в производстве, особенно в свободное от движения транспорта время, выполняя специфические работы, связанные с действующим железнодорожным путём. На субподрядных началах путейцами выполнялось следующее: подготовка и укладка «рубок», врезка стрелок, демонтаж путевой решётки, укладка на переустроенном мосту нового железнодорожного пути, балластировка его гранитным щебнем.

Добрым словом работники компании вспоминают руководителей железной дороги: Технического директора Михаила Ягодкина, руководство Службы Пути – Владимира Юновича, Владимира Кривицкого, Анатолия Громова; командиров дистанции пути в Риге – Степана Венедиктова, Владимира Лукьянюка, Айварса Наглиса, Ивана Лемешонка, Степана Кудрявцева; в Елгаве – Владимира Андреева, Ивана Лагуна, Яниса Цейканса, Леонида Лахтионова; в Даугавпилсе и Резекне – Якова Михайлова, Волдемара Далецкого, Ромуальда Гринька, Сергея Ратникова; начальников восстановительных поездов: Рижского – Анатолия Руденко, Валерия Малых и механика Евгения Ярмощука; Елгавского – Иосифа Швабе и Вячеслава Данильцева; Даугавпилсского – Мячеслава Юштелиса.

Тёплые отношения и реальная помощь путейцев и восстановителей способствовала успешному выполнению компанией «Тилтс» поставленных перед нею задач.

«atgriezumu» sagatavošanu un likšanu, pārmiju iegriešanu, sliežu ceļa režģa demontāžu, jauna dzelzceļa likšanu uz pārbūvētā tilta, tā balastēšanu ar granīta šķembām.

Kompānijas darbinieki ar labu vārdu atceras Latvijas dzelzceļa vadītājus: Tehnisko direktoru Mihailu Jagodkinu, Ceļu distances vadību – Vladimiru Junoviču, Vladimiru Krivicki, Anatoliju Gromovu, ceļu distanču komandierus Rīgā – Stepanu Venediktovu, Vladimiru Lukjaņuku, Aivaru Nagli, Ivanu Lemešonku, Stepanu Kudrjavcevu, Jelgavā – Vladimiru Andrejevu, Ivanu Lagunu, Jāni Ceicānu, Leonīdu Lahtionovu, Daugavpilī un Rēzeknē – Jakovu Mihailovu, Voldemāru Daļecki, Romualdu Griņki, Sergeju Ratņikovu; palīdzības vilcienu priekšniekus: Rīgas – Anatoliju Rudenko, Valēriju Malih un mehāniķi Jevgēniju Jarmošuku; Jelgavas – Iosifu Švabe un Vjačeslavu Daņiļcevu; Daugavpils – Mjačeslavu Juštelisu.

Siltās attiecības, ceļa inženieru un palīdzības vilcienu vadītāju reālā palīdzība sekmēja veiksmīgu uzdoto uzdevumu izpildi kompānijai «Tilts».

Конструкции на мост доставлены. Ж/д платформа, мешающая монтажу новых пролетов временно убирается. Мост 11 км, Тарту–Печоры. 1996 год.
Konstrukcija uz tiltu nogādāta. Dzelzceļa platforma, kura traucē jauno laidumu montāžai uz laiku tiek noņemta. Tilts 11km, Tartu–Pečori. 1996. gads.

Удлинение моста трубой на 47 км ж/д участка Рига–Вентспилс ведет бригада Анатолия Мороза. 1996 год.
Tilta pagarināšanu ar caurteku ceļa iecirkņa Rīga–Ventspils 47.km vada brigadieris Anatolijs Morozs. 1996. gads.

Сооружение водопропускной трубы на 52 км ж/д участка Елгава–Глуда под прикрытием металлического пакета, по которому осуществляется движение поездов. 1998 год.
Ūdens caurtekas izbūve dzelzceļa iecirkņa Jelgava–Glūda 52.km. Zem metāla paketes aizsega, pa kuru notiek vilcienu kustība. 1998. gads.

Ремонт городского моста через Саркандаугаву в Риге. У бетононасоса «шея» длиннее, чем у жирафа. Очень хорошо укладывать бетон в пролет моста. 1997 год.
Tilta pār Sarkandaugavu remonts Rīgā. Betona sūknim «kakls» ir garāks, kā žirafei. Ļoti labi klāt betonu tilta laidumā. 1997. gads.

Готов автодорожный проезд по железнодорожному мосту. Мост Саркандаугава в Рижском торговом порту. 1998 год.
Gatava autotransporta brauktuve pa dzelzceļa tiltu. Sarkandaugavas tilts Rīgas tirdzniecības ostā. 1998. gads.

Строительство водопропускной трубы на действующих ж/д путях под прикрытием временного металлического пакета. Перегон Карсава–Резекне 4,36 км. 1997 год.
Ūdens caurtekas būvniecība uz darbojošiem sliežu ceļiem zem pagaidu metāla paketes aizsega. Ceļa posms Kārsava–Rēzekne 436.km. 1997. gads.

Железнодорожный путепровод в Даугавпилсе на линии Даугавпилс–Вильнюс. Монтаж пролетных строений. Работами руководил В. Баканов. 1998 год.
Dzelzceļa pārvads Daugavpilī uz līnijas Daugavpils–Viļņa. Laiduma konstrukcijas montāža. Darbus vada V. Bakanovs. 1998. gads.

Рига–Валка 67 км капитальный ремонт и удлинение трубы по проекту Владимира Савинова. 1995 год.
Rīga–Valka 67 km. Caurtekas kapitālais remonts un pagarināšana pēc Vladimira Savinova projekta. 1995. gads.

Строительство автодорожного моста через реку Витруне на шоссе Лимбажи–Туя 50,7 км. 1998 год.
Autoceļa tilta būvniecība pār upi Vītrupe uz Limbažu šosejas. Limbaži–Tūja, 50,7 km. 1998. gads.

Строительство тоннеля на 8,4 км автодороги Дзирниеки–Рундальский замок. 1998 год.
Tuneļa būvniecība autoceļa Dzirnieki–Rundāles pils 8,4.km. 1998. gads.

3. Проектирование искусственных сооружений – одно из направлений деятельности компании «Тилтс»

Mākslīgo būvju projektēšana – viens no kompānijas «Tilts» darbības virzieniem

Первые годы становления компании объекты строились по проектам, разработанным отделом мостов института «Рижжелдорпроект», которым руководил известный и авторитетный на Прибалтийской железной дороге проектировщик-мостовик Лев Гофштейн. С развитием фирмы «Тилтс» и возросшим объёмом работ по реконструкции и строительству железнодорожных мостов были созданы условия для перехода в наш коллектив ведущего специалиста группы Гофштейна – Владимира Савинова, который за годы работы в фирме «Тилтс» разработал десятки технологичных, качественных проектов по переустройству, реконструкции и ремонту искусственных сооружений на железных дорогах стран Балтии.

В том числе по его проекту была произведена реконструкция водопропускной трубы на 67 км железнодорожного участка Рига–Валка. Работа, от которой отказывались другие мостостроительные компании Латвии, была успешно выполнена нами.

В 1993 году в фирму «Тилтс» пришли работать опытные проектировщики-мостовики, бывшие работники Рижского отдела института «Гипростроймост» – Лилия Смирнова и Людмила Смирнова, составившие основу проектной группы. За период времени до 1998 года включительно ими были разработаны такие проекты, как:

- Капитальный ремонт ферм и замена опорных частей железнодорожных мостов через реку Лиелупе на 43 км ж/д участка Рига–Елгава.

Kompānijas pirmajos tapšanas gados objekti tika būvēti pēc institūta «*Rižželdorprojekt*» tiltu daļas izstrādātajiem projektiem, kuru vadīja Baltijas dzelzceļā slavenais un autoritatīvais projektētājs, tiltu būvnieks Ļevs Gofšteins. Ar firmas «Tilts» attīstību un pieaugošajiem dzelzceļa tiltu rekonstrukcijas un būvniecības darbu apjomiem tika radīti apstākļi Gofšteina grupas vadošā speciālista Vladimira Savinova pārejai uz mūsu kolektīvu, kurš pa darba gadiem firmā «Tilts» izstrādāja desmitiem tehnoloģiskus, kvalitatīvus projektus mākslīgo būvju pārbūvei, rekonstrukcijai un remontam uz Baltijas valstu dzelzceļiem.

Tai skaitā pēc viņa projekta tika veikta ūdens caurtekas rekonstrukcija dzelzceļa posmā Rīga–Valka 67 km. Darbu, no kura atteicās citas tiltu būvniecības kompānijas Latvijā, mēs izpildījām veiksmīgi.

1993. gadā uz firmu «Tilts» atnāca strādāt pieredzējušas projektētājas, tiltu būvniecības speciālistes, bijušā institūta «Giprostroimost» Rīgas nodaļas darbinieces Lilija Smirnova un Ludmila Smirnova, kuras veidoja projekta grupas pamatu. Laika periodā, līdz 1998. gadam ieskaitot, viņas izstrādāja tādus projektus kā:

- Dzelzceļa tilta pār upi Lielupe fermu kapitālais remonts un balsttīklu nomaiņa dzelzceļa posmā Rīga–Jelgava 43 km.
- Dzelzceļa tilta pār upi Aiviekste kapitālais remonts ceļa posmā Rīga–Krustpils 119 km.

Пешеходный мост через Юрмальское шоссе в Бебербеки с отдельным пологим въездом для инвалидных колясок. 2008 год.
Gājēju tilts pār Jūrmalas šoseju Beberbeķos ar atsevišķu lēzenu uzbrauktuvi invalīdu ratiņiem. 2008. gads.

- Реконструкция железнодорожного моста через реку Айвиексте на 119 км участка пути Рига–Крустпилс.
- Реконструкция автодорожного моста через реку Резекне в городе Резекне.
- Реконструкция моста через реку Трумпе и проект нового пешеходного моста через эту же реку на автодороге Рига–Лиепая.

Непростой, но очень интересной оказалась разработка проекта по переустройству пролётных строений железнодорожного моста через реку Саркандаугава в Рижском Торговом порту под совмещённое движение, т.е. под движение как железнодорожного транспорта, так и автотранспорта.

С ростом объёмов проектных работ в группу вливались новые силы, подключались специалисты-проектировщики, ранее также работавшие в Рижском отделе института «Гипростроймост» – Александр Соколов, Евгений Сабаляускс, Марина Иванова и Елена Маргаритова. Группа – это не один специалист, вскоре стали разрабатываться и выпускаться объёмные и сложные проекты железнодорожных и автодорожных мостов и путепроводов.

В 1999 году фирма «Тилтс» выиграла конкурс на реконструкцию, а, по сути дела, на строительство нового большого моста через реку Мемеле в городе Бауска на автомагистрали VIA BALTICA.

Проектировщики – мостовики SIA «Vektors T» на «Южном мосту» перед его пуском. Слева – направо: Е. Феоктистова, Е. Маргаритова, М. Иванова, А. Лукьянец, Е. Сабаляускс, Г. Лобко, Л. Смирнова – руководитель группы.
SIA «Vektors T» projektētāji – tiltu būvnieki uz «Dienvidu tilta» pirms tā atklāšanas. No kreisās puses uz labo: J. Feoktistova, J. Margaritova, M. Ivanova, A. Lukjaņeca, J. Sabaļausks, G. Lobko, L. Smirnova – grupas vadītāja.

- Autoceļa tilta pār upi Rēzekne rekonstrukcija pilsētā Rēzekne.
- Tilta pār upi Trumpe rekonstrukcija un jauna gājēju tilta projekts pār to pašu upi uz autoceļa Rīga–Liepāja.

Sarežģīta, bet ļoti interesanta izrādījās laiduma pārbūves projekta izstrāde dzelzceļa tiltam pār upi Sarkandaugava Rīgas Tirdzniecības ostā ar apvienoto satiksmi, t.i., dzelzceļa transporta satiksmei un autotransporta satiksmei.

Pieaugot projektēšanas darbu apjomiem, grupā iekļāvās jauni spēki, pievienojās speciālisti-projektētāji, kas arī agrāk strādāja institūta «Giprostroimost» Rīgas nodaļā – Aleksandrs Sokolovs, Jevgēnijs Sabaļausks, Marina Ivanova un Jeļena Margaritova.

Grupa – tas nav viens speciālists, un drīz sāka izstrādāt un izdot apjomīgus un sarežģītus dzelzceļa un autoceļa tiltu un pārvadu projektus.

1999. gadā firma «Tilts» uzvarēja konkursā par tilta rekonstrukciju, bet patiesībā par jauna tilta būvniecību pār upi Mēmele Bauskā uz automaģistrāles VIA BALTICA.

Инженерами проектной группы было выпущено значительное количество рабочих чертежей опор и пролётного строения, а также разработаны СВСиУ и ППР – проекты сложных вспомогательных сооружений и устройств и производства работ, необходимые для строительства моста.

Проектная группа произвела конструирование и расчёт сложных подмостей с использованием инвентарных конструкций «PERI» для бетонирования на них неразрезного пролётного строения длиной 134 м. Это бетонирование и было осуществлено осенью 1999 года впервые в практике мостостроителей Латвии.

В апреле 2001 года на базе проектной группы было создано проектное бюро «VEKTORS T». Реализацию проектных разработок бюро выполняют практически все строительные организации Латвии, занимающиеся искусственными сооружениями: SIA «Tilts», A/S «Latvijas Tilti», SIA «Viadukts», SIA «M.A.-TAKA», SIA «TVA Construction», SIA «Rīgas Tilti», SIA «Ceļi un Tilti» (Резекне).

За 10 лет работы под маркой бюро «VEKTORS T» разработаны десятки значительных проектов, в числе которых необходимо назвать и которыми можно гордиться:

- Путепровод через железную дорогу Рига–Сигулда на автомагистрали VIA BALTICA.
- Путепровод через шоссе A1 в Адажи.
- Железнодорожные путепроводы в Лиласте и Скулте на участке железной дороги Рига–Скулте.
- Два железнодорожных путепровода тоннельного типа и подпорные стенки Даугавпилсского автотранспортного узла.
- Путепровод по улице Славу в Риге (вторая очередь подходов к Южному мосту).

В настоящее время в коллективе бюро «VEKTORS T» дружно и спаянно работают ранее упомянутые специалисты, а также молодёжь – Любовь Рукмане и Елена Коте, обе совмещали работу в бюро с учёбой в Рижском Техническом университете и защитили диплом со степенью профессионального бакалавра в области транспортных сооружений. Качественную помощь в работе оказывает секретарь –переводчик Эвита Булинджа.

Projekta grupas inženieri izstrādāja ievērojamu daudzumu balstu un laiduma konstrukciju darba rasējumu, kā arī SPIunA un DVP – sarežģītu palīgiekārtu un aprīkojuma un darbu veikšanas projektus, kas nepieciešami tilta būvniecībai.

Projekta grupa veica konstruēšanu un aprēķinu sarežģītām turām, pielietojot «Peri» inventārās konstrukcijas, lai uz tām betonētu nepārtrauktu laiduma konstrukciju ar garumu 134 m. Šī betonēšana tika īstenota 1999. gada rudenī pirmo reizi Latvijas tiltu būvnieku praksē.

2001. gada aprīlī uz projektēšanas grupas bāzes tika izveidots projektēšanas birojs «Vektors T». Projekta izstrāžu biroju realizāciju veic praktiski visas Latvijas celtniecības organizācijas: SIA «Tilts», A/S «Latvijas Tilti», SIA «Viadukts», SIA «M.A.-TAKA», SIA «TVA Construction», SIA «Rīgas Tilti», SIA «Ceļi un Tilti» (Rēzekne).

10 darba gadu laikā ar biroja «Vektors T» zīmolu izstrādāti desmitiem ievērojamu projektu, to skaitā nepieciešams nosaukt un ar tiem var lepoties:

- Ceļa pārvads pār dzelzceļu Rīga–Sigulda uz automaģistrāles VIA BALTICA.
- Ceļa pārvads pār šoseju A1 Ādažos.
- Dzelzceļa pārvadi Lilastē un Skultē dzelzceļa posmā Rīga–Skulte.
- Daugavpils autotransporta mezgla divi tuneļveida dzelzceļa pārvadi un atbalstsienas.
- Slāvu ceļa pārvads Rīgā (pieeju pie Dienvidu tilta otrā kārta).

Tagad birojā «Vektors T» draudzīgi un saliedēti strādā iepriekš minētie speciālisti un arī jaunatne – Ļubova Rokmane un Jeļena Kote, abas apvienoja darbu birojā ar mācībām Rīgas Tehniskajā universitātē un aizstāvēja diplomu, un ieguva profesionālo bakalaura grādu transporta būvju jomā. Kvalitatīvu palīdzību darbā sniedz sekretāre – tulks Evita Bulindža.

Biroja darbinieki pastāvīgi paaugstina savu kvalifikāciju, izmantojot tam visas piedāvātās iespējas, kā:

- Izstāžu apmeklēšana, dalība semināros un konferencēs, kuras notiek Latvijā, kā arī aiz tās robežām;
- Mākslīgo būvju celtniecības apmeklēšana, kas tiek realizēta pēc biroja «Vektors T» un citu projektēšanas organizāciju projektiem;
- Jaunu aprēķinu programmu un konstrukciju tipu apguve.

Автодорожный путепровод через шоссе Рига–Таллин в Адажи восхищает своим изяществом!
Проект SIA «Vektors T» 2007 год.
Autoceļa pārvads pār šoseju Rīga–Tallina Ādažos sajūsmina ar savu daiļumu.
SIA «Vektors T» projekts, 2007. gads.

Строительство «Замка Света» – Латвийской Национальной библиотеки НАЧАЛОСЬ!
Первыми на объекте появились буровые установки «Тилтс» Bauer BG. Май 2008 года.
«Gaismas pils» – Latvijas Nacionālās bibliotēkas celtniecība IR SĀKUSIES! Pirmās objektā parādās
SIA «Tilts» Bauer BG urbšanas iekārtas. 2008. gada maijs.

Сотрудники бюро постоянно повышают свою квалификацию, используя для этого всё предоставляемые возможности, как-то:

- Посещение выставок, проводимых как в Латвии, так и за её пределами, участие в семинарах и конференциях;
- Посещение строительства искусственных сооружений, которые реализуются по проектам, разработанным бюро «VEKTORS T» и другими проектными организациями;
- Освоение новых расчётных программ и типов конструкций;

SIA «VEKTORS T» поддерживает тесные контакты с коллегами из России и Германии. Накопленный опыт проектирования, тесные, корректные отношения с коллегами из ведущих проектных институтов и бюро Латвии, таких как AS «Ceļuprojekts», SIA «PRO VIA», SIA «BRD Projekts» позволяют проектировщикам решать серьёзные задачи по самостоятельному проектированию сложных инженерных сооружений и разрабатывать проекты высокого качества.

SIA «Vektors T» uztur darījuma kontaktus ar kolēģiem Krievijā un Vācijā.

Uzkrātā projektēšanas pieredze, ciešās, korektās attiecības ar vadošo projektēšanas institūtu un Latvijas biroju kolēģiem, tādiem kā AS «Ceļuprojekts», SIA «PRO VIA», SIA «BRD Projekts», ļauj projektētājiem risināt nopietnus uzdevumus par sarežģītu inženierbūvju pastāvīgu projektēšanu un izstrādāt augstas kvalitātes projektus.

1
1

4. Развитие инфраструктуры компании
Kompānijas infrastruktūras attīstība

Большие производственные задачи можно решать, только имея надёжный тыл: солидную производственную базу, хорошо развитую инфраструктуру и современную, высокопроизводительную строительную технику.

Руководство компании «Тилтс» всегда уделяло и уделяет этим вопросам много внимания и не жалеет средств на цели развития своего хозяйства, своей производственной базы.

В Задвинье, в Илгуциемсе, была взята в аренду, а потом выкуплена территория бывшего комбината строительных материалов треста «Латавтодормост» – небольшой цех с бетоно-сместительным узлом для изготовления железобетонных изделий; полигон с громоздкими, с проржавевшей «начинкой», пропарочными камерами.

Эти камеры требовали огромного количества тепловой энергии в виде влажного пара, а следовательно, и теплоносителей в виде мазута и электричества.

Ежегодно, с первых лет существования, на базе обязательно появлялось что-нибудь новое – новые бытовые помещения для рабочих базы; новый, отремонтированный офис; новое здание начальника производственной базы и отдела материально-технического обеспечения; новое современное оборудование бетонного завода известной немецкой фирмы «Штеттер»; новые, высокопроизводительные паровые котлы для котельной.

Единственная в Латвии, полностью автоматизированная паровая котельная – гордость ветерана компании «Тилтс», главного энергетика Игоря Юткина, т.к. исчезли мазутная грязь и закопчённость с переводом котельной на газовое топливо. Вентили, задвижки, отводящие трубы окрашены в

Lielus ražošanas uzdevumus var risināt tikai tad, ja ir droša aizmugure: solīda ražošanas bāze, labi attīstīta infrastruktūra un mūsdienīga, produktīva būvtehnika.

Kompānijas «Tilts» vadība šiem jautājumiem vienmēr pievērsa un pievērš daudz uzmanības un nežēlo līdzekļus savas saimniecības un ražošanas bāzes attīstības mērķiem.

Pārdaugavā, Iļģuciemā, tika nomāta, bet vēlāk izpirkta bijušā tresta «Latavtodormost» celtniecības materiālu kombināta teritorija – neliels cehs ar betona maisīšanas mezglu dzelzsbetona izstrādājumu izgatavošanai, poligons ar lielām tvaicēšanas kamerām, kurām bija sarūsējis «pildījums».

Šīs kameras prasīja ļoti lielu siltuma enerģijas daudzumu mitra tvaika veidā, kā arī siltumnesējus mazuta un elektrības veidā.

No pastāvēšanas pirmajiem gadiem katru gadu bāzē noteikti parādījās kaut kas jauns – jaunas sadzīves telpas bāzes darbiniekiem, jauns izremontēts birojs, jauna ēka ražošanas bāzes priekšniekam un materiāli-tehniskā nodrošinājuma nodaļai, slavenās vācu firmas «SHTETTER» jauns mūsdienīgs betona rūpnīcas aprīkojums, jauni, produktīvi tvaika katli katlu mājai.

Vienīgā Latvijā, pilnībā automatizēta tvaika katlu māja – kompānijas «Tilts» veterāna, galvenā enerģētiķa Igora Jutkina lepnums, jo ar pāreju uz gāzes apkuri pazuda mazuta netīrumi un kvēpi. Ventiļi, aizbīdņi, novadcaurules ir nokrāsotas ar augstas kvalitātes krāsu dažādos košos toņos, bet tīrība un kārtība katlu mājā un sadalošo ķemmju nodalījumos ir tāda, ka var apskaust pat viens otrs skaistuma salons.

2006. gadā tika uzcelta piebūve pie betona ceha elektrometināšanas darbiem, to uzbūvēja mehāniskā ceha strādnieki pēc galvenā mehāniķa Konstantīna Koņuhova iniciatīvas.

Инфраструктура компании ООО «Тилтс» постоянно развивается. Вверху: административно-служебное здание – основной офис компании. Внизу: новое, построенное в 2007 году здание проектного бюро «Vektors T».
SIA «Tilts» infrastruktūra pastāvīgi attīstās. Augšā: administratīvā – dienesta ēka – kompānijas galvenais ofiss Apakšā: jaunā, 2007. gadā. uzbūvētā projektēšanas biroja «Vektors T» ēka.

Строительство нового цеха арматурного центра. Оптимально используются конструкции бывшего полигона изготовления железобетонных изделий. 2007 год.
Armatūras centra jaunā ceha būvniecība. Optimāli tiek izmantotas bijušā dzelzsbetona izstrādājumu izgatavošanas poligona konstrukcijas. 2007. gads.

Станки итальянского производства и первая продукция центра – арматурные каркасы буровых свай.
Itālijā ražotie darbagaldi un centra pirmā produkcija – urbpāļu armatūras karkasi.

разные цвета яркими, высококачественными красками, а чистота и порядок в котельной и отделении распределительных гребёнок такие, что может позавидовать иной салон красоты.

В 2006 году появилась пристройка к бетонному цеху для электросварочных работ, построенная работниками механического цеха по инициативе главного механика Константина Конюхова.

Был построен долгожданный новый арматурный завод с лёгкими стенами, но с высокопроизводительными компьютеризованными станками итальянского производства фирмы MEP для резки и гибки арматурных стержней, сварки арматурных сеток и каркасов.

К цеху пристроили новое современное здание заводоуправления с кабинетами, бытовыми помещениями, душевыми и небольшим тренажёрным спортзалом, где работники компании имеют возможность тренировать тело, наращивать силу мышц и укреплять здоровье.

Наиболее ощутимую помощь получила проектная группа «Вектор Т». В 2003 году у них появилось новое, просторное четырёхэтажное современное здание с рабочими местами, оборудованными компьютерами.

В главном офисе здания «Вектора Т» и у инженеров производственно-технического отдела

Tika uzbūvēta ilgi gaidītā jaunā stiegrojuma rūpnīca ar vieglām sienām, bet ar augstas produktivitātes datorizētiem itāļu firmas MEP darbagaldiem armatūras stiegru griešanai un liekšanai, stiegrojuma sietu un karkasu metināšanai.

Ceham piebūvēja jaunu mūsdienīgu rūpniecības pārvaldes ēku ar kabinetiem, sadzīves telpām, dušām un nelielu sporta zāli ar trenažieriem, kur kompānijas darbiniekiem ir iespēja trenēt ķermeni, palielināt muskuļu spēku un nostiprināt veselību.

Visvairāk jūtamu palīdzību saņēma projektēšanas grupa «Vektors T». 2003. gadā viņiem parādījās jauna, plaša, mūsdienīga četrstāvu ēka ar darba vietām, kas aprīkotas ar datoriem.

«Vektors T» ēkas galvenajā birojā un ražošanas-tehniskās daļas inženieriem ir ērtas, skaisti aprīkotas kafetērijas kafijas un tējas pauzēm, pusdienu pārtraukumiem. Daudzi «Tilts» darbinieki tās izmanto, lai nestāvētu rindās sabiedriskajās ēstuvēs.

Ievērojama daļa kompānijas nopelnīto līdzekļu tiek tērēta jaunākās tehnikas iegādei – būvmašīnām, autotransportam un citām iekārtām. Tika nopirkti jauni vācu ražojuma betonvedēji, betona sūkņi, mašīnas ar bortiem gara izmēra kravu pārvešanai un pašizkrāvēji, kas var pārvadāt pa 18 kubikmetriem šķembu un citus birstošus materiālus vienlaicīgi.

1999. gadā Austrijā tika iegādāta urbšanas mašīna «Bauer BG-15». Ar tās palīdzību «Tilts» apguva tiltu, pārvadu, daudzstāvu ēku pamatu izbūvi uz urbpāļiem

есть уютные, прекрасно оборудованные кафетерии для чайных и кофейных пауз, для обеденных перерывов. Многие работники «Тилтс-а» пользуются ими, чтобы не простаивать в очередях общепита.

Значительная часть заработанных компанией средств идёт на приобретение новейшей техники – строительных машин, автотранспорта и другого оборудования. Были закуплены новые автобетоновозы немецкого производства, бетононасосы, бортовые машины для перевозки длинномерных грузов и автосамосвалы, способные перевозить по 18 кубометров щебня и других сыпучих материалов одновременно.

В 1999 году была приобретена в Австрии буровая машина «Bauer BG-15». При помощи её «Тилтс» освоил сооружение оснований мостов, путепроводов, многоэтажных зданий на буровых сваях диаметром 620, 880, 1300 мм – сложную, специфическую и перспективную строительную технологию, позволяющую делать основания сооружений без непосредственного пребывания человека в опасной зоне – глубоко под землёй, под водой, в глубоких котлованах и траншеях.

Зимой 2007 года Кабинетом Министров Латвийской Республики был объявлен конкурс проектов по развитию производства, улучшению инфраструктуры, условий работы и быта. Лучшие из проектов могли расчитывать на деньги из Европейского фонда развития, выделяемые Евросоюзом для развивающихся стран.

«Тилтс» предоставил проект, выдержавший конкуренцию множества фирм, оказавшийся дееспособным и рентабельным. В результате совместного финансирования (деньги из Брюсселя покрыли 35% затрат) была приобретена новая, более мощная буровая установка Bauer BG-24 с усовершенствованным навесным оборудованием. Организованный в январе 2006 года специализированный участок буровых и свайных работ пополнился новым высокопроизводительным агрегатом, а через год с небольшим была приобретена ещё более совершенная третья буровая установка BAUER BG-28.

Все три агрегата укомплектованы молодёжными бригадами бурильщиков, обученных опытными ветеранами, такими как оператор BAUERa Генна-

Буросекущие сваи диаметром 800 мм. Основание гостиницы на ул. Элизабетес в Риге. 1999.–2000. гг.
Sekantes urbpāļi ar diametru 800mm.
Viesnīcas pamati Elizabetes ielā Rīgā. 1999.–2000. g.

ar diametru 620, 880, 1300 mm – sarežģītu, specifisku un perspektīvu celtniecības tehnoloģiju, kas ļauj izbūvēt būvju pamatus bez cilvēka tiešas atrašanās bīstamajā zonā – dziļi zem zemes, zem ūdens, dziļās būvbedrēs un tranšejās.

2007. gada ziemā Latvijas Republikas Ministru Kabinets izsludināja projektu konkursu par ražošanas attīstību, infrastruktūras, darba apstākļu un sadzīves uzlabošanu. Labākie no projektiem varēja rēķināties uz Eiropas attīstības fonda naudu, ko piešķir Eiropas Savienība attīstošajām valstīm.

«Tilts» iesniedza projektu, kas izturēja daudzo firmu konkurenci, izrādījās rīcībspējīgs un rentabls. Kopfinansējuma rezultātā (nauda no Briseles sedza 35% izdevumu) tika iegādāta jauna, jaudīgāka urbšanas iekārta Bauer BG-24 ar pilnveidotu uzkares iekārtu. 2006. gada janvārī organizētais specializēts urbšanas un pāļu ierīkošanas iecirknis tika papildināts ar produktīvu agregātu, bet nedaudz vairāk kā pēc

«Мал золотник, да дорог!» Небольшой арочный мостик в самом центре Риги стал украшением парка у Бастионной горки. Автор проекта A/S «Ceļuprojekts», прораб Е. Белохвощиков. 2001 год.
«Mazs sadalītājs, taču dārgs!» Neliels arku tiltiņš pašā Rīgas centrā kļuva par parka rotājumu pie Bastejkalna. Projekta autors A/S «Ceļuprojekts», darbu vadītājs J. Belohvoščikovs. 2001. gads.

дий Аникин, не раз получавший звание «Лучший механизатор года» компании «Тилтс».

При наличии трёх установок и бригад, обслуживающих их, специализированный участок буровых работ для устройства фундаментов глубокого заложения заработал в полную силу. Работой участка успешно руководит молодой магистр, потомственный мостовик Алексей Баканов.

В настоящее время участок успешно работает в непростых условиях на постоянно затопляемой поверхностными водами атмосферных осадков площадке, расположенной на берегу Даугавы, где ведётся строительство Латвийской Национальной библиотеки.

Дальновидная политика руководства компании «Тилтс», полностью или частично оплатившей обучение молодых и перспективных студентов в технических университетах Латвии и Великобритании, в настоящее время приносит свои плоды. Закончили учёбу и защитили дипломы в магистратуре английских вузов Артём Гриднев, Евге-

gada tika iegādāta vēl viena uzlabotāka trešā urbšanas iekārta Bauer BG-28.

Visi trīs urbšanas agregāti nokomplektēti ar jauniešu urbšanas operatoru brigādēm, ko apmācīja pieredzējuši veterāni, tāds kā Bauer iekārtas operators Genādijs Aņikins, kuram ne reizi vien piešķirts kompānijas «Tilts» tituls «Labākais gada mehanizators».

Esot trim iekārtām un brigādēm, kas tās apkalpo, specializētais urbšanas darbu iecirknis dziļo pamatu ierīkošanai sāka strādāt ar pilnu spēku. Iecirkņa darbu veiksmīgi vada jaunais speciālists ar maģistra grādu, tilta būvnieka pēctecis Aleksejs Bakanovs.

Tagad iecirknis veiksmīgi strādā sarežģītos apstākļos uz laukuma, ko pastāvīgi nopludina atmosfēras nokrišņu virszemes ūdeņi, Daugavas krastā, kur tiek veikta Latvijas Nacionālās bibliotēkas celtniecība.

Kompānijas «Tilts» vadības tālredzīgā politika, pilnībā un daļēji apmaksājot jauno un perspektīvo studentu mācības Latvijas un Lielbritānijas universitātēs, tagad nes savus augļus. Mācības pabeidza un diplomus aizstāvēja Anglijas augstskolu maģistratūrā Artjoms

Агрегат BG-15 бурит скважину диаметром 800 мм при помощи шнекового бура.
Agregāts BG-15 urbj urbumu 800mm diametrā ar šneka palīdzību.

Город Палдиски. Эстония. Сооружение причала. Бригада Геннадия Аникина. 2003 год.
Pilsēta Paldiski. Igaunija. Piestātnes būvniecība. Genādija Aņikina brigāde. 2003. gads.

ний Деркач, Борис Андреев; в Риге – Алексей Баканов. Артём Гриднев и Алексей Баканов являются начальниками строительных участков, Евгений Деркач – руководителем производственно – технического отдела, Борис Андреев – прораб. Учатся на последних курсах и сочетают учёбу с работой руководителей производства на строительных объектах – Дмитрий Попов, Александр Конюхов, Сергей Шкабырев, Максим Веретило. В начале студенческого пути мастера Андрей Иванов и Дмитрий Мороз.

Молодёжь уверенно включилась в сложную и ответственную работу – строительство мостов.

В сотрудничестве опытных ветеранов-мостостроителей и молодёжи заключён глубокий смысл – преемственность поколений, которую успешно осуществляет руководство компании «Тилтс».

Gridņevs, Jevgēnijs Derkačs, Boriss Andrejevs, Rīgā – Aleksejs Bakanovs. Artjoms Gridņevs un Aleksejs Bakanovs ir celtniecības iecirkņu priekšnieki, Jevgēnijs Derkačs – ražošanas-tehniskās nodaļas vadītājs, Boriss Andrejevs – darbu vadītājs. Pēdējos kursos mācās un apvieno darbu ar mācībām celtniecības objektu darbu vadītāji Dmitrijs Popovs, Aleksandrs Koņuhovs, Sergejs Škabirevs, Maksims Veretilo. Studiju ceļa sākumā ir meistari Andrejs Ivanovs un Dmitrijs Morozs.

Jaunatne pārliecināti iekļāvās sarežģītajā un atbildīgajā darbā – tiltu celtniecībā.

Pieredzējušu veterānu – tiltu būvnieku un jaunatnes sadarbībā iekļauta dziļa nozīme – paaudžu pēctecība, ko veiksmīgi īsteno kompānijas «Tilts» vadība.

5. Via Baltica
Via Baltica

В 2005–2007 годах компания «Тилтс» приняла активное участие в строительстве искусственных сооружений на уже упоминавшейся трансконтинентальной магистрали «Via Baltica». Новое, реконструированное шоссе от Риги до эстонской границы требует новых мостов.

Под руководством прораба Е. Белохвощикова в сжатые сроки был построен через канал, соединяющий озеро Лиласте с Рижским заливом, небольшой, высокого качества однопролётный мост на основании из свай с монолитными, неразрезными, предварительно-напряжёнными пролётными строениями, с укреплением берега канала металлическим шпунтом.

Следующий этап Via Baltica – обход Саулкрасты, курортного города, где на протяжении почти двух десятков километров висят знаки, ограничивающие скорость движения до 50–70 км/час.

Конкурс на возведение 12 искусственных сооружений на пересечениях трассы автомагистрали с реками Инчупе, Кишупе, Петерупе с железной дорогой Рига–Скулте и автомобильными шоссе с направлениями на Рагану, Мурьяни трёх пешеходных тоннелей выиграла коалиция, в составе которой была и компания «Тилтс».

Сооружение объектов обхода Саулкрасты явилось хорошей школой для молодёжи, получившей ответственные должности руководителей работ, помощников прорабов, испытавших на собственном опыте жёсткий контроль технического надзора Заказчика за ходом и качеством работ, когда строительство финансируется за счёт средств Евросоюза.

2005.–2007. gadu periodā kompānija «Tilts» aktīvi piedalījās mākslīgo būvju celtniecībā uz jau minētās transkontinentālās maģistrāles «Via Baltica». Jaunajai, rekonstruētajai šosejai no Rīgas līdz Igaunijas robežai vajadzīgi jauni tilti.

Darbu vadītāja J. Belohvoščikova vadībā īsos termiņos tika uzbūvēts pār kanālu, kurš savieno Lilastes ezeru un Rīgas līci, neliels, augstas kvalitātes vienlaiduma tilts uz pāļu pamata ar monolītu, nepārtrauktu, iepriekš saspriegtu laiduma konstrukciju un metāla rievsienas stiprinājumu kanāla krastiem.

Nākamais Via Baltica etaps – kūrortpilsētas Saulkrasti apvedceļš, kur gandrīz divdesmit kilometru garumā ir zīmes, kas ierobežo satiksmes ātrumu līdz 50–70 km/st.

Konkursā par 12 mākslīgo būvju celtniecību uz automaģistrāles trases šķērsojumiem ar upēm Inčupe, Ķišupe, Pēterupe ar dzelzceļu Rīga–Skulte un autošoseju virzienā uz Raganu, Murjāņiem un trīs gājēju tuneļiem uzvarēja koalīcija, kuras sastāvā bija arī kompānija «Tilts».

Saulkrastu apvedceļa objektu būvniecība bija laba skola jaunatnei, kas ieņēma atbildīgus darbu vadītāju, darbu vadītāju palīgu amatus, piedzīvojot savā pieredzē Pasūtītāju tehniskās uzraudzības stingro kontroli par darbu gaitu un kvalitāti, kad būvniecība tiek finansēta par Eiropas Savienības līdzekļiem.

Новые технологии. Армирование пролетного строения в щитовой опалубке.
Jaunas tehnoloģijas. Laiduma konstrukcijas stiegrošana vairogu veidnī.

Арматурные работы на монолитном пролетном строении.
Мост через канал Лиласте, Via Baltica. 2004 год.
Stiegrošanas darbi uz nepārtrauktas monolītas laiduma konstrukcijas.
Tilts pār Lilastes kanālu, VIA Baltica. 2004. gads.

Устройство опор на призматических сваях однопролетного моста через канал озеро Лиласте–Рижский залив на участке «Via Baltica» Рига–Саулкрасты. 2004 год.
Vienlaiduma tilta pār Lilastes ezera–Rīgas līča kanālu, «VIA Baltica» iecirknī Rīga–Saulkrasti, balstu izbūve uz prizmatiskiem pāļiem. 2004. gads.

Реконструкция моста через реку Вента в Скрунде, 2003 год.
Tilta pār upi Venta Skrundā rekonstrukcija, 2003. gads.

Via Baltica мост через реку Мемеле в Бауске. 2000 год.
«VIA Baltica». Tilts pār upi Mēmele Bauskā. 2000. gads.

Руководители компании с женами на торжественной сдаче моста через реку Мемеле в Бауске.
Слево – направо: Сергей и Ирина Гридневы, Андрей и Людмила Поповы, Евгений Белохвощиков. 2000 год.
Kompānijas vadītāji ar sievām tilta svinīgajā nodošanā pār upi Mēmele Bauskā.
No kreisās uz labo pusi: Sergejs un Irina Gridņevi, Andrejs un Ludmila Popovi, Jevgēnijs Belohvoščikovs. 2000. gads.

67467919

6. Бетонный завод – сердце компании «Тилтс»
Betona rūpnīca – kompānijas «Tilts» sirds

Производство железобетонных изделий и конструкций налажено на базе «Спилвес, 2а». В старые стены бетоно-смесительного узла (БСУ), построенного ещё в послевоенные годы, вдохнули новую жизнь, проведя реконструкцию и обновление самых главных агрегатов БСУ – поставили две новые, с компьютерной установкой, высокопроизводительные бетономешалки известной немецкой фирмы «Швинг-Штеттер»; заменили все весовые дозаторы, которые автоматически, через компьютер БСУ, производят дозировку составляющих – песка, щебня, цемента и воды – на любой рецепт бетонной смеси.

Уже более 15 лет работой БСУ, цеха и полигона ЖБК бессменно руководит Александр Варавва, кандидат технических наук, один из лучших, знающих специалистов по производству бетона и железобетонных конструкций в Латвии.

Прошло время, когда бетон на объекты строительства доставляли самосвалами. Уплотнившийся и расслоившийся во время даже непродолжительной транспортировки бетон буквально выскребали из кузова совковыми лопатами или специальными скребками. Непроизводительная, тяжёлая, ухудшающая качество бетонирования работа.

В настоящее время в компании работают четыре мощных бетоновоза-миксера немецкой фирмы MAN, способные перевозить по девять кубов бетонной смеси одновременно. Они доставляют качественный бетон в пластичном состоянии в любую точку Латвийской Республики. Имеются и свои мобильные автобетононасосы, которые могут укладывать бетонную смесь на расстояние до тридцати метров.

Когда же объёмы бетона, укладываемого в конструкцию, превышают несколько сотен кубометров, на помощь ООО «Тилтс» приходят друзья – коллеги из фирм, специализирующихся на

Dzelzsbetona izstrādājumu un konstrukciju ražošana izvietota bāzē Spilves ielā 2a. Betona maisīšanas mezgla vecajās sienās, kas būvēts vēl pēckara gados, iedvesta jauna dzīvība, veicot rekonstrukciju un betona maisīšanas mezgla pašu galveno agregātu atjaunošanu – uzstādīja divus jaunus, ar datora iekārtām, augstražīgus betona maisītājus no slavenās vācu firmas «Schwin-Shtetter»: nomainīja visus svara dozatorus, kas automātiski caur betona maisīšanas mezgla datoru veic komponentu dozēšanu – smiltis, šķembas, cements un ūdens – jebkurai betona maisījuma receptei.

Jau vairāk kā 15 gadus bez pārtraukuma betona maisīšanas mezgla, ceha un dzelzsbetona konstrukciju poligona darbu vada Aleksandrs Varavva, tehnisko zinātņu kandidāts, viens no labākajiem, zinošākajiem speciālistiem Latvijā par betona un dzelzsbetona konstrukciju ražošanu.

Pagājis laiks, kad betonu uz celtniecības objektu piegādāja pašizgāzēji. Pat pēc īslaicīgas transportēšanas noblietēto un noslāņoto betonu burtiski kasīja no pašizgāzēja kulbas ar liekšķerlāpstām vai speciāliem skrāpjiem. Neražīgs, smags, betonēšanas kvalitāti pasliktinošs darbs.

Tagad kompānijā strādā četri vācu firmas MAN jaudīgi betona vedēji – mikseri, kuri var pārvest betona maisījumu pa deviņiem kubiem vienlaicīgi. Viņi piegādā kvalitatīvu betonu jebkurā Latvijas Republikas punktā. Ir arī savi mobilie autobetonsūkņi, kuri var klāt betona maisījumu attālumā līdz trīsdesmit metriem.

Kad konstrukcijā ieklājamā betona apjomi pārsniedz vairākus simtus kubikmetru, tad SIA «Tilts» palīgā nāk draugi – kolēģi no firmām, kas specializējas preču betona ražošanā – «HC-Betons», «BMGS» vai «RUDUS LATVIJA».

производстве товарного бетона – «HC-Betons», «BMGS» или «RUDUS LATVIJA».

Цех ЖБК на базе «Спилвес, 2а» трудится в напряжённом ритме работы в течение всего года. И летом, и зимой идёт выполнение заказов железнодорожников Балтийских стран на изготовление железобетонных плит, укладываемых на железнодорожных переездах. Чтобы добиться высококачественного производства густоармированных плит надёжной конструкции в металлическом обрамлении, их выпускают по тщательно отработанной технологии изготовления в инвентарной металлической опалубке. В течение многих лет такой подход к выпуску плит помогает избежать каких-либо претензий со стороны заказчиков.

Коллектив цеха ЖБК по праву может гордиться своими плитами безбалластного проезда, укладываемыми под рельсы на металлических железнодорожных мостах вместо деревянного мостового бруса. Испытывающие большие динамические нагрузки от тяжеловесных поездов, проходящих по мостам, плиты выдерживают проверку временем, а ООО «Тилтс» остаётся единственным предприятием в Балтии, освоившим их выпуск.

Когда же габариты железобетонных конструкций не позволяют разместить их для изготовления в тёплом цехе, под крышей, руководители выбирают подходящее место для установки опалубки на территории полигона базы, подводят к нему электричество, сжатый воздух, делают освещение, и работа спорится на свежем воздухе, под открытым небом.

Таким образом, цех железобетона производит крупногабаритные конструкции: пролётные строения автодорожных и железнодорожных мостов пролётами 15–25 м; звенья водопропускных труб прямоугольного сечения размером до 2,5 х 4 м; призматические мостовые сваи сечением 35 х 35 см, длиной 12–14 м; все необходимые элементы опор железнодорожных мостов, идущие под монтаж во время переустройства объекта в небольшие перерывы в движении поездов: блоки удлинения устоев, подферменные и кордонные камни, блоки «зуба» упора и т.п.

Конструкции, после изготовления, передаются транспортникам, за работу которых отвечают главный механик Константин Конюхов и старший диспетчер Анатолий Сорочинский. Доставка крупногабаритных конструкций на объекты – тоже

Dzelzsbetona konstrukciju cehs bāzē Spilves ielā 2a strādā saspringtā darba ritmā visa gada garumā. Gan vasarā, gan ziemā tiek izpildīti Baltijas valstu dzelzceļnieku pasūtījumi dzelzsbetona plātņu izgatavošanā, kas tiek liktas uz dzelzceļa pārbrauktuvēm. Lai sasniegtu augstas kvalitātes daudzspriegotu plātņu ražošanu metāla apvalkā, tās izlaiž pēc rūpīgi izstrādātas izgatavošanas tehnoloģijas inventāros metāla veidņos. Daudzu gadu laikā šāda pieeja plātņu izgatavošanā palīdz izvairīties no jebkādām Pasūtītāju pretenzijām.

Dzelzsbetona konstrukciju ceha kolektīvs var lepoties ar savām bezbalasta tilta klātnes plātnēm, kas tiek liktas zem sliedēm uz metāla dzelzceļa tiltiem koka brusu vietā. Piedzīvojušas lielas dinamiskās slodzes no smagsvara vilcieniem, kas brauc pa tiltiem, plātnes iztur laika pārbaudes. SIA «Tilts» paliek vienīgais uzņēmums Baltijā, kurš apguvis to ražošanu.

Kad dzelzsbetona konstrukciju gabarīti neļauj izvietot tās izgatavošanai siltā cehā, zem jumta, vadītāji izvēlas atbilstošu vietu veidnes uzstādīšanai bāzes poligona teritorijā, pievada tai elektrību, saspiesto gaisu, uzstāda apgaismojumu, un darbi tiek veikti svaigā gaisā, zem klajas debess.

Tādā veidā dzelzsbetona cehs ražo lielgabarīta konstrukcijas: autoceļu un dzelzceļu tiltu laiduma konstrukcijas ar laidumiem 15–25 m; taisnstūra griezuma ūdens caurplūdes caurules posmus ar izmēru līdz 2,5 x 4 m; prizmatiskus tilta pāļus ar griezumu 35x35 cm, garumu 12–14 m; visus dzelzceļa tiltu balstu elementus, kas iet montāžai objekta pārbūves laikā nelielos vilcienu kustības pārtraukumos: balstu pagarinājuma blokus, balstakmeņus un kordona akmeņus, attura «zoba» blokus utt.

Konstrukcijas pēc izgatavošanas tiek nodotas transporta darbiniekiem, par kuru darbu atbild galvenais mehāniķis Konstantīns Koņuhovs un vecākais dispečers Anatolijs Soročinskis. Lielgabarīta konstrukciju piegāde uz objektiem arī ir ļoti specifiska un sarežģīta lieta. Pat esot gara izmēra automašīnām, puspiekabēm, treileriem, dzelzceļa platformām, pārvešana saistīta ar reālu maršrutu izvēli, oficiālu atļauju saņemšanu pilsētas un republikas organizācijās un Valsts policijas eskorta pavadīšanu.

очень специфическое и непростое дело. Даже при наличии длинномерных автомобилей, полуприцепов, трейлеров, железнодорожных платформ, перевозка связана с выбором реальных маршрутов, получением официальных разрешений в городских и республиканских организациях и сопровождением полицейского эскорта Госавтоинспекции.

Груз, конструкцию необходимо надёжно закрепить на транспортном средстве по специально разрабатываемым схемам и расчётам.

Но главное – наличие в «Тилтс» опытных, обладающих навыком таких перевозок, специалистов – шофёров, такелажников, людей ответственных, имеющих право на такие работы мастеров и руководителей.

Примером сложной перевозки блоков металлического неразрезного пролётного строения длиной 42 м, шириной 5 м, весом 20 тонн может служить доставка его на мост через реку Маза Югла в посёлке Личи на автодороге Рига–Эргли. Маршрут перевозки был выбран с учётом замеров всех «узких» мест, перекрёстков улиц и поворотов дорог, растущих деревьев, заборов, установленных дорожных знаков, телеграфных столбов и опор освещения, промеров высоты подвески, пересекающих трассу проводов линий электропередач.

Первоначально был изготовлен макет транспортного средства с негабаритным грузом в масштабе, который соответствовал плану пути следования. После многочисленных попыток провезти это транспортное средство без нарушений дорожной инфраструктуры, опытный водитель тягача Александр Резчиков проехал по выбранному маршруту без груза, изучая и запоминая сложные моменты, что могли встретиться на пути перевозки.

В назначенный день были вызваны экипажи дорожной полиции для сопровождения необычного груза, и пролёт моста был благополучно доставлен под монтаж, который осуществила бригада Виктора Кораблёва при синхронной работе двух автокранов большой грузоподъёмности.

Деятельность по снабжению объектов материалами, железобетонными изделиями, деталями и конструкциями не возможна без чёткой организации материально-технического обеспечения цеха ЖБК, цеха металлоконструкций и арматурного

Kravu, konstrukciju nepieciešams droši nostiprināt uz transporta līdzekļa pēc speciāli izstrādātām shēmām un aprēķiniem.

Bet galvenais – pieredzējušu, tādu pārvadājumu iemaņu zinošu, speciālistu – šoferu, takelāžistu, atbildīgo cilvēku, kuriem ir tiesības veikt tādus darbus, meistaru un vadītāju esamība kompānijā «Tilts».

Kā sarežģītas kravas pārvešanas piemērs var būt metāla nepārtraukta laiduma konstrukcijas bloku ar garumu 42m, platumu 5m, svaru 20t pārvešana uz tiltu pār upi Mazā Jugla ciematā Līči uz autoceļa Rīga–Ērgļi. Pārvešanas maršruts tika izvēlēts, ņemot vērā visas «šaurās» vietas, ielu krustojumu un ceļu pagriezienus, augošos kokus, žogus, uzstādītās ceļa zīmes, telegrāfa stabus un apgaismojuma balstus, trasi šķērsojošo elektrolīniju vadu piekares augstuma mērījumus.

No sākuma tika izgatavots transporta līdzekļa makets ar virsgabarīta kravu mērogā, kurš atbilda satiksmes ceļa plānam. Pēc vairākkārtējiem mēģinājumiem izvest transporta līdzekli bez ceļa infrastruktūras pārkāpšanas pieredzējis vilcēja vadītājs Aleksandrs Režčikovs izbrauca pa izvēlēto maršrutu bez kravas, izpētot un atceroties sarežģītus momentus, kas varētu būt uz pārvešanas ceļa.

Noteiktajā dienā tika izsauktas ceļa policijas ekipāžas neparastās kravas pavadīšanai, un tilta laidums laimīgi tika nogādāts montāžai, kuru veica Viktora Korabļova brigāde ar divu lielas celtspējas autoceltņu sinhronu darbu.

Objektu apgādes darbība ar materiāliem, dzelzsbetona izstrādājumiem, detaļām un konstrukcijām nav iespējama bez precīzas DZBK ceha, metāla konstrukciju ceha un armatūras rūpnīcas materiāli-tehniskā nodrošinājuma organizācijas. Tā ir atbildīga, sistemātiski prasa pastāvīgu uzmanību.

Pamatnoteikumi sarežģītā «organisma» ar nosaukumu tiltu būvniecības kompānija «Tilts» veiksmīgam darbam ir savlaicīgi ražošanas-tehniskās daļas un iecirkņu pieteikumi, līgumu noslēgšana ar piegādātājiem, piegādes, konstrukciju izgatavošanas termiņu un kvalitātes ievērošanas kontrole.

Visu šo sastāvdaļu darbības sakārtošanai 2008. gadā «Tilts» izveidoja jaunu struktūrvienību – kompānijas apgādes centru, kura sastāvā tika iekļauta sagādes daļa, noliktava, dispečeru dienests. Par kompānijas apgādes centra priekšnieku tika norīkots Aleksandrs Novikovs, enerģisks cilvēks ar lielu sagādes darbības

завода. Она ответственна, систематически требует постоянного внимания.

Основные условия успешной работы сложного «организма» под названием «Мостостроительная компания «Тилтс» – это своевременные заявки производственно-технического отдела и участков, заключение договоров с поставщиками, контроль за соблюдением сроков и качеством поставок, изготовлением конструкций.

Для слаженных действий всех этих составляющих, в 2008 году в «Тилтс» образована новая структурная единица – Центр обеспечения компании (ЦОК), в состав которого вошли отдел снабжения, склад, диспетчерская служба. Начальником ЦОКа был назначен Александр Новиков, энергичный человек с большим опытом снабженческой деятельности, ветеран ООО «Тилтс», проработавший в компании 15 лет.

Как всякое новообразование, ЦОК работал, преодолевая неминуемые трудности, не без ошибок, но всё лучше и лучше. Это позволяло с оптимизмом смотреть в будущее.

В настоящее время начальником ЦОКа назначен мастер Светослав Лабонарский, переведённый со строительства Южного моста. Ему поручено очень ответственное и непростое дело согласования всех вопросов поставки материалов и конструкций на объекты по заявкам, договорам; оплаты, контроля за соблюдением графиков поставки; качества необходимой документации – паспортов, сертификатов, гарантий и т.п. С. Лабонарский-умелый работник, способен оправдать доверие коллектива.

pieredzi, SIA «Tilts» veterāns, kurš kompānijā nostrādājis 15 gadu.

Kā viss jaunizveidotais kompānijas apgādes centrs strādāja, pārvarot daudz grūtību, ne bez kļūdām, bet arvien labāk un labāk. Tas ļāva ar optimismu raudzīties nākotnē.

Tagad par kompānijas apgādes centra priekšnieku ir norīkots meistars Svetoslavs Labonarskis, kurš tika pārvests no Dienvidu tilta celtniecības. Viņam uzdots ļoti atbildīgs un sarežģīts pienākums – saskaņot visus materiālu un konstrukciju piegādes jautājumus uz objektiem pēc pieteikumiem, līgumiem; apmaksām, par piegādes grafiku ievērošanas kontroli; nepieciešamās dokumentācijas kvalitāti – pasēm, sertifikātiem, garantijām u.t.t. S. Labonarskis ir prasmīgs strādnieks, kas spēj attaisnot kolektīva uzticību.

7. Кадровая политика руководства компании «Тилтс»
Kompānijas «Tilts» vadības kadru politika

Постоянная забота Правления, администрации компании об улучшении условий труда на объектах строительства, на производственной базе «Спилвес, 2а», создание приемлемых условий быта на удалённых от Риги объектах, пусть даже в вагончиках, но тёплых, светлых, удобных для проживания и отдыха, сформировала условия, при которых в настоящее время ни один из объектов не испытывает дефицита рабочей силы.

С каждым годом увеличиваются объёмы выполнения строительно-монтажных работ и освоения средств, выделяемых Заказчиками на финансирование строек. Ежегодно растёт и коллектив компании «Тилтс». Если ещё несколько лет назад в компании было всего около полутора сотен человек, то к середине 2008 года, к завершению основных работ первой очереди строительства Южного моста, с учётом Эстонского филиала, число производственников в компании увеличилось до пятисот человек.

Большие, сложные и серьёзные объекты требовали квалифицированных, опытных рабочих основных строительных специальностей: плотник – бетонщик, арматурщик, монтажник. А трудоустроиться хотела часто неопытная, ещё «не обстрелянная» молодёжь. Но и здесь был найден выход. Новые рабочие, не имеющие специальности, включались в состав бригады и закреплялись за опытными, умелыми работниками – наставниками, которые обучали их один-два месяца рациональным, высокопроизводительным и, главное, безопасным приёмам работ. А когда, по прошествии срока обучения, молодой рабочий приобретал определённые навыки да ещё изучал тематические брошюры по специальным работам, видам

Pastāvīgas kompānijas Valdes, administrācijas rūpes par darba apstākļu uzlabošanu celtniecības objektos, ražošanas bāzē Spilves ielā 2a, pieņemamu sadzīves apstākļu veidošana no Rīgas attālajos objektos, lai arī vagoniņos, bet siltos, gaišos, ērtos dzīvošanai un atpūtai, izveidoja nosacījumu, pie kuriem tagad neviens no objektiem neizjūt darbaspēka deficītu.

Ar katru gadu palielinās apjomi izpildāmiem celtniecības-montāžas darbiem un līdzekļu apguvei, ko iedala Pasūtītāji būvju finansēšanai. Katru gadu pieaug arī kompānijas «Tilts» kolektīvs. Ja vēl pirms dažiem gadiem kompānijā pavisam bija aptuveni pusotrs simts cilvēku, tad uz 2008. gada vidu, uz Dienvidu tilta pirmās kārtas pamatdarbu pabeigšanu, ņemot vērā Igaunijas filiāli, strādnieku skaits kompānijā palielinājās līdz piecsimt cilvēkiem.

Lielie, sarežģītie un nopietnie objekti prasīja kvalificētus, pieredzējušus darbiniekus celtniecības pamatspecialitātēs – namdaris – betonētājs, stiegrotājs, montētājs. Bet bieži darbā iekārtoties gribēja nepieredzējuši, vēl «kaujā nebijuši» jaunieši. Arī šajā situācijā tika atrasta izeja. Jaunie darbinieki, kam nav specialitātes, tika iekļauti brigādes sastāvā un piesaistīti pieredzējušiem, prasmīgiem strādniekiem – darbaudzinātājiem, kuri pāris mēnešu tos apmācīja ar racionāliem, produktīviem un pats galvenais, ar drošiem darba paņēmieniem. Kad beidzās apmācības termiņš, jaunais darbinieks ieguva noteiktas zināšanas, vēl izstudēja tematiskās brošūras par speciāliem darbiem, celtniecības materiālu veidiem un īpašībām, viņa zināšanas pārbaudīja SIA «Tilts» komisija, ko ar pavēli norīko Valdes priekšsēdētājs, un piešķīra tarifa kategoriju pēc noteiktas specialitātes. Kategorija tika ņemta vērā, izmaksājot mēneša atalgojumu un prēmiju par izpildīto darbu.

Ведущие специалисты Компании Андрей Попов и Александр Варавва.
Kompānijas vadošie speciālisti Andrejs Popovs un Aleksandrs Varavva.

и свойствам строительных материалов, его знания проверяла назначенная приказом Председателя правления комиссия ООО «Тилтс» и присваивала тарифный разряд по определённой специальности. Разряд учитывался при выплате месячного заработка и вознаграждения за выполненную работу.

В компании «Тилтс» широко используются и другие виды мотивации персонала, помогающие эффективной и качественной работе, достижению положительных, высоких экономических результатов. Например, существуют денежные поощрения инженерно-технического и административного персонала по итогам работы компании за половину года и за год; выплата вознаграждений за внедрённые рациональные предложения, направленные на эффективность строительства объектов, улучшение отдельных технологических процессов или конструктивное улучшение оборудования, инструментов, агрегатов и узлов механизмов; награждение денежной премией в триста латов за десятилетие плодотворной работы в «Тилтс»; награждение золотым знаком – эмблемой компании и денежной премией в пятьсот латов ветеранов фирмы, проработавших в ней безупречно и беспрерывно 15 лет; предоставление работникам очередных и внеочередных отпусков в случае приобретения ими лечебной санаторной или туристической путёвки. Уже упоминавшаяся практика оплаты обучения студентов мостостроительной специальности – хорошая мотивация для молодёжи при освоении профессии мостовика, особенно ценная в наши дни, когда прекратилось распределение молодых специалистов из вузов России и стран бывшего Советского Союза. Государства Балтии только начали готовить, в небольших количествах, таких специалистов в своих технических университетах.

Kompānijā «Tilts» plaši tiek pielietoti arī citi personāla motivācijas veidi, kas palīdz efektīvam un kvalitatīvam darbam, pozitīvu, augsti ekonomisku rezultātu sasniegšanai. Piemēram, ir inženiertehniskā un administratīvā personāla materiālā veicināšana pēc kompānijas darba rezultātiem par pusgadu un gadu; atlīdzības izmaksa par racionālu priekšlikumu ieviešanu, kas vērsti uz objektu būvniecības efektivitāti, atsevišķu tehnoloģisku procesu uzlabošanu vai iekārtu, instrumentu, agregātu un mehānismu mezglu konstruktīvu uzlabošanu; apbalvošana ar naudas prēmiju par desmit gadu auglīgu darbu kompānijā «Tilts», firmas veterānu apbalvošana ar zelta zīmi – kompānijas emblēmu un naudas prēmiju, kas nostrādājuši nevainojami un bez pārtraukumiem tajā 15 gadus; kārtējo atvaļinājumu piešķiršana un ārpuskārtas atvaļinājumu piešķiršana darbiniekiem gadījumos, ja tie iegādājušies ceļazīmi ārstnieciskai sanatorijai vai ceļojumam. Jau minētā prakse apmaksāt mācības tiltu būvniecības specialitātes studentiem – laba motivācija jaunatnei apgūt tiltu būvnieka profesiju, kas ir īpaši vērtīga mūsdienās, kad tika pārtraukta jauno speciālistu sadale no Krievijas un bijušo Padomju Savienības valstu augstskolām. Baltijas valstis tikko nelielos daudzumos sāka gatavot tādus speciālistus savās tehniskajās universitātēs.

8. Внедрение системы управления качеством работ
Darbu kvalitātes vadības sistēmas ieviešana

Сохранить свои позиции на рынке труда в Латвии, как и в любой другой стране современного мира, невозможно, не гарантируя высокого качества работ.

Компания «Тилтс», идя в ногу со временем, уделяет большое внимание вопросам качества, на практике осуществляет политику качества, направленную на обеспечение и поддержание репутации компании как надёжного партнёра в строительном бизнесе, отвечающего установленным требованиям и пожеланиям каждого Заказчика.

Политика качества в ООО «Тилтс» эффективно функционирует из-за приверженности всех работников вопросам качества – чёткого распределения ответственности, полномочий и связей управляющего, исполняющего и контролирующего персонала; мотивированного и добросовестного исполнения и контроля за исполнением требований компании, изложенных руководством в инструкциях и процедурах; поддержания квалификации персонала любого ранга на соответствующем уровне; обеспечения бесперебойной работы всего производственного и офисного оборудования.

Соблюдение строительных норм и правил, технических условий, проектных решений, работа по установившимся технологиям, контроль качества применяемых материалов, поэтапное предъявление выполненных конструктивных элементов объекта техническому надзору «Заказчика» и авторскому надзору проектировщиков – всегда было законом для строителей компании «Тилтс».

В начале 2000 года началась подготовка необходимой документации, разработка внутренних инструкций, правил, норм, положений, приведение их в единую систему, соответствующую Евро-

Noturēties Latvijas darba tirgū, kā arī modernās pasaules jebkurā citā valstī nav iespējams bez augstas darba kvalitātes nodrošināšanas.

Kompānija «Tilts», ejot «vienā solī» ar laiku, velta lielu uzmanību kvalitātes jautājumiem, praksē īsteno kvalitātes politiku, kas vērsta uz kompānijas reputācijas nodrošinājumu un uzturēšanu, kā uzticīgam partnerim būvniecības biznesā, kurš atbilst katra Pasūtītāja noteiktajām prasībām un ierosinājumiem.

Kvalitātes politika SIA «Tilts» tiek nodrošināta un efektīvi funkcionē, pateicoties visu darbinieku kvalitātes jautājumu ievērošanai – precīzai izpildošā un kontrolējošā personāla atbildības sadalei, pilnvaru un sakaru sadalei; kompānijas prasību, kuras uzrādītas rokasgrāmatā, procedūrās un instrukcijās, motivēta un atbildīga izpilde un kontrole; jebkura ranga personāla kvalifikācijas uzturēšana atbilstošā līmenī; visu ražošanas un ofisa aprīkojumu nepārtraukta darba nodrošinājums.

Būvniecības normu un noteikumu, tehnisko noteikumu, projekta risinājumu ievērošana, darbs pēc noteiktām tehnoloģijām, pielietojamo materiālu kvalitātes kontrole, izpildīto konstruktīvo elementu iesniegšana pa etapiem objekta «Pasūtītāja» tehniskajam uzraugam un projektētāja autoruzraudzībai – vienmēr ir bijis likums kompānijas «Tilts» celtniekiem.

2000. gada sākumā sākās nepieciešamo dokumentu sagatavošana, iekšējo instrukciju, noteikumu un normu izstrāde, to savešana vienotā sistēmā, kas atbilst Eiropas standartam, un to ieviešana darbībā. «Tilts» personāla sarakstā tika ieviests amats –

Активная деятельность рабочей группы компании «Тилтс» позволила в течении 9 месяцев оформить необходимую документацию, создать и внедрить в наше производство интегрированную систему управления (ИСУ), ресерцифицировать сертификаты ISO 9001:2008, и получить два новых сертификата: Экологический ИСО 14001:2004 и по управлению профессиональным здоровьем OHSAS 18001:2007.
На снимке: заседание рабочей группы. Руководитель обучения Наталья Белик (Activa Management) и активисты рабочей группы: Е. Белохвощиков, А. Вараввa, Б. Андреев, Е. Смирнов, А. Калнышканс, Е. Деркач, И. Юткин, А. Баканов. 2010 год.
Kompānijas «Tilts» darba grupas aktīvā darbība ļāva 9 mēnešu laikā noformēt nepieciešamo dokumentāciju, izveidot un ieviest mūsu ražošanā integrētu vadības sistēmu, resertificēt sertifikātu ISO 9001:2008, un saņemt divus jaunus sertifikātus: ekoloģisko ISO 14001:2004 un par profesionālās veselības vadību OHSAS 18001:2007.
Attēlā: darba grupas sanāksme. Apmācību vadītāja Natālija Belika (Activa Management) un darba grupas aktīvisti: J. Belohvoščikovs, A. Varavva, B. Andrejevs, J. Smirnovs, A. Kalniškāns, J. Derkačš, I. Jutkins., A. Bakanovs. 2010. gads.

пейским стандартам, и внедрение их в действие. В штат «Тилтс» была введена должность – заместитель директора по качеству. На неё назначили опытного, с большим трудовым стажем квалифицированного мостовика – Евгения Смирнова.

Настойчиво и скрупулёзно готовился целый комплекс требуемых документов, которые незамедлительно внедрялись в практическую деятельность компании, и это позволило получить в октябре 2001 года сертификат соответствия стандарту ISO 9001 версии 1994 года.

Не останавливаясь на достигнутом и продолжая совершенствовать систему качества, компания в течение семи месяцев подготовила и внедрила документы системы качества стандарта ISO 2001 версии 2000 года. Документ был выдан компании «Тилтс», сертифицируемой фирмой «DET NORSKE Veritas Latvija» в июне 2002 года.

Проводимые в последующие годы периодические (надзорные) аудиты «DNV Latvija» отметили соответствие системы менеджмента качества компании стандарту ISO 9001: 2000. Ресертификационные аудиты «DNV Latvija» в 2004 и 2007 годах также подтвердили соответствие системы качества компании «Тилтс» стандарту ISO на последующие три года, т.е. по 2010 год включительно.

В октябре 2010 года «Тилтс» получил сертификат ISO 9001 версии 2008 года, новый сертификат ISO 14001:2007 – экологического менеджмента охраны окружающей среды. А в ноябре 2010 года получен международный сертификат по защите профессионального здоровья работников OHSAS 18001:2007.

Наличие этих сертификатов и внедрение интегрированной системы управления сооружением мостов, позволило компании участвовать во всех проводимых в Балтии конкурсах на строительство объектов любой сложности.

Сертификат ISO – это метод, при помощи которого компания «Тилтс» повседневно решает свои деловые задачи, связанные с обеспечением качества. Это значит, что охвачена вся организационная структура компании: техническая документация, производственные процессы, материальные ресурсы.

Внедрение в наше производство интегрированной системы управления (ИСУ), стандартов качества, экологии и охраны здоровья невозможно

direktora vietnieks kvalitātes jautājumos. Tam tika norīkots pieredzējis, kvalificēts tiltu būvnieks – Jevgēnijs Smirnovs.

Neatlaidīgi un skrupulozi tika gatavots vesels nepieciešamo dokumentu komplekts, kas nekavējoties tika ieviests kompānijas praktiskajā darbībā, un tas ļāva 2001. gada oktobrī saņemt atbilstības sertifikātu standartam ISO 9001:1994.

Neapstājoties pie sasniegtā un turpinot pilnveidot kvalitātes sistēmu, kompānija septiņu mēnešu laikā sagatavoja un ieviesa kvalitātes sistēmas standarta ISO 2001:2000 dokumentus. Dokumentu kompānijai «Tilts» izsniedza sertifikācijas firma «DET NORSKE Veritas Latvija» 2002. gada jūnijā.

Nākamajos gados veiktie periodiskie (uzraudzības) auditi «DNV Latvija» atzīmēja kompānijas kvalitātes vadības sistēmas atbilstību standartam ISO 9001:2000. «DNV Latvija» resertifikācijas audits 2004. un 2007. gadā arī apstiprināja kompānijas «Tilts» kvalitātes sistēmas atbilstību ISO standartam nākamajiem trīs gadiem, t.i., līdz 2010. gadam ieskaitot.

2010. gada oktobrī «Tilts» saņēma sertifikātu ISO 9001:2008, jaunu sertifikātu ISO 14001:2007 – apkārtējās vides aizsardzības ekoloģiskā pārvaldība. Bet 2010. gada novembrī saņemts darbinieku arodveselības un darba drošuma pārvaldības sistēmas starptautisks sertifikāts OHSAS 18001:2007.

Šo sertifikātu esamība un tiltu būvniecības integrētās pārvaldības sistēmas ieviešana kompānijai ļāva piedalīties visos Baltijā rīkotajos konkursos par jebkuras sarežģītības pakāpes objektu celtniecību.

ISO sertifikāts – tā ir metode, ar kuras palīdzību kompānija «Tilts» katru dienu risina savus darba uzdevumus, kas saistīti ar kvalitātes nodrošinājumu. Tas nozīmē, ka ir aptverta visa kompānijas organizācijas struktūra: tehniskā dokumentācija, ražošanas procesi, materiālie resursi.

Ik gadu kompānijā «Tilts» tiek izstrādāti un īstenoti celtniecības iecirkņu, nodaļu un ražošanas bāzes cehu darba iekšējās pārbaudes plāni. Konstatējot neatbilstību, tiek pieņemti tūlītēji pasākumi to novēršanai.

Gribas citēt kvalitātes guru – amerikāņu zinātnieka Dž. M. Džurana izteicienu: «Neviena kompānija nemācētu sasniegt pasaules līmeņa kvalitāti bez augstākās vadības dalības, kura uzņēmusies atbildību par šī uzdevuma risināšanu!»

без чёткой работы компьютерного обеспечения, которое обеспечивает системный администратор Компании Алексей Зайцев.

Ежегодно в компании «Тилтс» разрабатывается и осуществляется план внутренних проверок работы строительных участков, отделов и цехов производственной базы. При обнаружении несоответствий принимаются незамедлительные меры по их устранению.

Хочется привести высказывание гуру качества – американского учёного Дж. М. Джурана «Ни одна компания не сумела бы добиться качества мирового уровня без участия высшего руководства, взявшего на себя ответственность за решение этой задачи!»

Немаловажная, а по сути самая главная, роль во внедрении системы менеджмента качества в ООО «Тилтс» принадлежит лидеру компании Сергею Гридневу. Он, обладая качеством видения перспектив и умением добиваться реализации задуманного, сумел найти каждому работнику его место в компании, сумел, применяя разумную мотивацию, сплотить коллектив, повести его за собой, вдохновляя подчинённых на постоянное совершенствование через обучение на семинарах, курсах, конференциях. Система управления качеством живёт, работает и совершенствуется!

Diezgan svarīga, bet pēc būtības galvenā loma SIA «Tilts» kvalitātes vadības sistēmas ieviešanā pieder kompānijas līderim Sergejam Gridņevam. Viņš, būdams apveltīts ar spējām redzēt perspektīvas un protot sasniegt iecerētā realizāciju, mācēja katram darbiniekam atrast viņa vietu kompānijā, spēja, pielietojot saprātīgu motivāciju, saliedēt kolektīvu, vest to aiz sevis, iedvesmojot pakļautībā esošos uz pastāvīgu pilnveidošanos caur mācībām semināros, kursos, konferencēs. Kvalitātes vadības sistēma dzīvo, strādā un pilnveidojas!

9. Новый век – новые задачи
Jauns laikmets – jauni uzdevumi

Первое десятилетие производственной деятельности ООО «Тилтс» – период становления компании – было связано с железнодорожными объектами, небольшими по объёму, но очень нужными железной дороге для развития и поддержания в порядке её инфраструктуры.

В последующие годы компания участвовала в конкурсах на строительство и реконструкцию мостов, путепроводов, тоннелей на равных с традиционными мостостроителями «Latvijas Tilti», «Viadukts». Работали на автомагистралях республиканского значения: Рига–Вентспилс, Рига–Лиепая и др.; не отказывались и от запросов латвийской глубинки – районных автодорог. Очень часто компания «Тилтс» становилась победителем, выигрывая в напряжённой и честной конкурентной борьбе, получая подряд на строительство или реконструкцию инженерного сооружения.

Началом послужил уже упоминавшийся мост через реку Мемеле в Бауске на автомагистрали «VIA Baltica»– 2000 год, в 2001 году – мост через реку Свете на автодороге Рига–Вентспилс. Каждый последующий год сооружали по нескольку серьёзных объектов – мосты во всех краях Латвии – в Видземе и Земгале, в Курземе и Латгалии.

В 2002 и 2003 годах были построены мосты через реку Педедзе на автодороге Клементина–Акавиня, недалеко от города Алуксне, мост»Dienvidsussejas» на границе с Литвой у местечка Нерета и, уже упомянутый, большой мост через реку Дубна в Ливанах, стоимостью более полутора миллионов латов.

В 2004 году обновляли мосты через реку Руде в Рое и «Sutasgrāvja tilts» на автодороге Лимбажи – Коцени. В 2005 году были реконструированы и сданы в эксплуатацию мосты через реки: Кекавиня в Кекаве, Иецава на дороге Бауска–Кауната, Инчупе на шоссе Рига–Таллин, Резекне – на авто-

SIA «Tilts» ražotājdarbības pirmie desmit gadi – kompānijas tapšanas periods – bija saistīts ar dzelzceļa objektiem, kas bija neliela apjoma, bet ļoti vajadzīgi dzelzceļam attīstībai un tā infrastruktūras uzturēšanai.

Nākamajos gados kompānija piedalījās konkursos par tiltu, pārvadu un tuneļu būvniecību un rekonstrukciju kā līdzīgs ar līdzīgu ar tradicionāliem tiltu būvētājiem «Latvijas tilti», «Viadukts». Strādāja uz republikas mēroga automaģistrālēm: Rīga–Ventspils, Rīga–Liepāja un citām; neatteicās arī no Latvijas nomaļu pieprasījumiem – rajonu ceļiem. Ļoti bieži kompānija «Tilts» kļuva par uzvarētāju, uzvarot spraigā un godīgā konkurences cīņā, iegūstot darba līgumu inženierbūvju celtniecībai vai rekonstrukcijai.

Kā sākums bija jau minētais tilts pār upi Mēmele Bauskā uz automaģistrāles «VIA Baltica» – 2000. gads, 2001. gadā – tilts pār upi Svēte uz autoceļa Rīga – Ventspils. Katru nākamo gadu tika būvēti vairāki nopietni objekti – tilti visās Latvijas pusēs – Vidzemē, Zemgalē, Kurzemē un Latgalē.

2002. un 2003. gadā tika uzbūvēti tilti pār Pededzes upi uz autoceļa Klementīna–Akaviņa, netālu no Alūksnes, Dienvidsusejas tilts uz robežas ar Lietuvu pie Neretas un jau pieminētais lielais tilts pār Dubnu Līvānos, ar vērtību vairāk par pusotru miljonu latu.

2004. gadā atjaunoja tiltu pār upi Rude Rojā un «Sutasgrāvja tiltu» uz autoceļa Limbaži–Kocēni. 2005. gadā tika rekonstruēti un nodoti ekspluatācijā tilti pār upēm: Ķekaviņa Ķekavā, Iecava uz ceļa Bauska – Kaunata, Inčupe uz šosejas Rīga–Tallina, Rēzekne – uz autoceļa Rēzekne–Kaunata un tilts pār Mazo Juglu uz šosejas Rīga–Ērgļi.

Пешеходный тоннель для студентов Латвийской сельхозакадемии в Елгаве. В комплексе моста через реку Лиелупе. 2002 год.
Gājēju tunelis Latvijas lauksaimniecības akadēmijas studentiem Jelgavā blakus tiltam pār Lielupi. 2002. gads.

Таллин. Путепровод по ул. Палдиски открыт для движения транспорта.
Tallina. Pārvads Paldiski ielā atvērts transporta kustībai.

дороге Резекне–Кауната и мост через реку Маза Югла на шоссе Рига–Эргли.

В 2006 году отремонтирован путепровод на 41-ом км шоссе Елгава – граница Литвы. В 2007 году реконструированы мосты через реку Шалтупе в Латгалии на дороге Даугавпилс–Илуксте и мост «Velna grāvis» на участке шоссе Елгава–Иецава стоимостью более полумиллиона латов.

Все эти мосты последних лет строились в тесном сотрудничестве с выступающей в роли Заказчика «Дирекцией автомобильных дорог Латвийской Республики»: директором Олафсом Кронлаксом, руководителем проекта Оярсом Гулбисом и специалистами мостового отдела Дирекции Илмарсом Юркой и Марисом Дузелисом, быстро и оперативно решавшими технические или финансовые вопросы, возникающие при реконструкции и строительстве.

На этих объектах была успешно решена задача проведения строительных работ без остановки движения транспорта по мосту или путепроводу в течение всего времени строительства. Как правило, применялась схема поочерёдной реконструкции отдельных полос или направлений движения транспорта, или устройства временного объезда реконструируемого сооружения.

Разработчиком большинства проектов строительства новых и реконструкции существующих мостов, путепроводов в этот период на всей территории Латвийской Республики являлся инсти-

2006. gadā tika remontēts pārvads uz šosejas Jelgava – Lietuvas robeža 41 km. 2007. gadā tika rekonstruēti tilti pār Šaltupe Latgalē uz ceļa Daugavpils – Ilūkste un tilts pār «Velna grāvi» uz šosejas Jelgava–Iecava, un tā vērtība bija vairāk kā pusmiljons latu.

Visi šie pēdējo gadu tilti tika būvēti ciešā sadarbībā ar Pasūtītāju «Latvijas Autoceļu direkcija»: direktoru Olafu Kronlaku, projekta vadītāju Ojāru Gulbi un tiltu daļas speciālistiem Ilmāru Jurku un Māri Dūzeli, kuri ātri un operatīvi risināja tehniskos vai finansiālos jautājumus, kas radās rekonstrukcijas vai celtniecības laikā.

Šajos objektos tika veiksmīgi risināts celtniecības darbu uzdevums, nepārtraucot transporta kustību pa tiltu vai pārvadu visā darbības laikā. Kā likums tika pielietota atsevišķu joslu vai transporta kustības virzienu secīga rekonstrukcijas shēma vai rekonstruējamās būves pagaidu apraucamā ceļa ierīkošana.

Jaunu tiltu būvniecības un esošo tiltu un pārvadu rekonstrukcijas projektu lielākās daļas izstrādātājs šajā periodā visā Latvijas Republikas teritorijā ir institūts A/S «Ceļuprojekts». Šajos gados pastāvīgi ir institūta direktors Anatolijs Gulbis, tiltu projektēšanas daļas priekšnieks Juris Leikarts, projekta galvenie inženieri Rūdolfs Grūberts, Rihards Maslovskis, kas pieredzējuši projektētāji un augstas klases speciālisti savā jomā.

Рига. Развитие городской инфраструктуры.
Реконструкция путепровода по улице Юрмалас гатве. 2004 год.
Rīga, pilsētas infrastruktūras uzlabošana.
Ceļa pārvada pa Jūrmalas gatvi rekonstrukcija. 2004. gads.

Бетонное мощение конусов. Отличная работа!
Konusu betona bruģēšana. Lielisks darbs!

тут A/S «Ceļuprojekts». Бессменный директор института в эти годы – Анатолий Гулбис, начальник отдела проектирования мостов Юрис Лейкартс, главные инженеры проекта Рудольфс Грубертс, Рихардс Масловскис – опытные проектировщики и высокого класса специалисты в своём деле.

Строители компании «Тилтс» всегда ценили эрудицию работников A/S «Ceļuprojekts», тщательную проработку ими проектных решений, отдельных конструктивных элементов, деталей и участие проектировщиков в строительном процессе в порядке авторского надзора за ходом строительства. Корректные, деловые отношения, проявление взаимоуважения и правильная реакция на требования авторов проекта, оперативное принятие мер – вот залог успешного и качественного строительства объектов.

В 2002–2007 годах компания «Тилтс» осуществляла реконструкцию и строила целый ряд крупных, интересных и очень нужных Латвийской Республике объектов, улучшающих инфраструктуру транспортных коммуникаций на важнейших направлениях автомобильных перевозок – в Эстонию, Литву, Россию.

Одно из направлений – отработанная до мелочей технология сооружения мостов, путепроводов из монолитного железобетона на сплошных подмостях и в инвентарных опалубках фирм «Peri» u «Doka».

Основное преимущество – пролётные строения не имеют стыков железобетонных элементов, которые становятся монолитными впоследствии. Такой стык – слабое, уязвимое место, где с течением времени обязательно появятся дефекты, разрушающие бетон, или протечка от атмосферных осадков. Внешне бетон стыка всегда отличается от бетона конструкции, и швы, как бы тщательно их не выполняли, никогда не являются украшением железобетонной конструкции.

Сооружение пролётных строений мостов из монолитного железобетона с предварительным напряжением на бетон канатной арматуры по технологии родоначальников метода французской фирмы «Фрейсине» было применено и отработано компанией «Тилтс» на таких значительных объектах, как мосты и путепроводы:

- через реку Мемеле в Бауске – 2000 год; мост, отмеченный Почётной грамотой Латвийской Республики и статуэткой Триумфальной арки;
- через реку Руде в Рое – 2005 год;

Kompānijas «Tilts» celtnieki vienmēr ir novērtējuši A/S «Ceļu projekts» darbinieku erudīciju, viņu projektu risinājumu, atsevišķu konstruktīvu elementu detaļu rūpīgu izstrādi un projektētāju piedalīšanos celtniecības procesā, veicot autoruzraudzību celtniecības gaitā. Korektas darījuma attiecības, savstarpējas cieņas izrādīšana un pareiza reakcija uz projekta autora prasībām, operatīva pasākumu pieņemšana – lūk, garantija veiksmīgai un kvalitatīvai objekta būvniecībai.

No 2002. gada līdz 2007. gadam kompānija «Tilts» īstenoja rekonstrukciju un būvēja virkni lielu, interesantu un ļoti vajadzīgu Latvijas Republikai objektu, kas uzlabo transporta komunikāciju infrastruktūru svarīgākajos autopārvadājumu virzienos – uz Igauniju, Lietuvu, Krieviju.

Viens no virzieniem ir līdz sīkumiem izstrādātā tiltu un pārvadu būvniecības tehnoloģija no monolīta dzelzsbetona uz firmas «Peri» un «Doka» vienlaidu turām un inventārajos veidņos.

Pamatpriekšrocība – laiduma konstrukcijai nav dzelzsbetona elementu saduru, kuras vēlāk kļūst monolītas. Tāda sadura ir vāja, vārīga vieta, kur laika gaitā noteikti parādīsies defekti, betona sairšana vai caurtece no atmosfēras nokrišņiem. Ārēji saduras betons vienmēr atšķiras no konstrukcijas betona, un šuves, lai arī cik rūpīgi tās neizpildītu, nekad nav dzelzsbetona konstrukciju krāšņums.

Tiltu laiduma konstrukciju izbūve no monolīta dzelzsbetona ar priekšspriegumu uz trošu stiegrojuma betona pēc franču firmas «Freisine» pamatlicēju metodes tehnoloģijas kompānija «Tilts» pielietoja un atstrādāja tādos ievērojamos objektos kā tilti un pārvadi:

- tilts pār upi Mēmele Bauskā – 2000. gads: piešķirts Latvijas Republikas Goda raksts un Triumfa arkas statuete;
- tilts pār upi Rude Rojā – 2005. gads;
- pārvadi pār šoseju uz Bīriņiem, uz Murjāņiem Saulkrastu apvedceļam;
- pārvads pār šoseju Rīga–Tallina Ādažos, būvēts pēc «Vektors T» projekta un pieejas – «Pro Via» projekts.

Pamatnoteikums – uzbūvēt pārvadu, nepārtraucot transporta kustību pa maģistrāli. Celtniecība tika uzticēta Aleksandram Habarovam, pieredzējušam ražošanas darbiniekam, kurš izgājis tiltu būvniecības skolu Krustpils un Rīgas «Mostootrjadā», piedalījies

Город Даугавпилс. 1997 год Мост через реку Даугава.
Daugavpils. 1997. gads. Tilts pār Daugavu.

Окончание ремонта железнодорожного моста 43 км через реку Лиелупе в Елгаве. 2004 год.
Dzelzceļa tilta pār upi Lielupe, Jelgavā, 43.km remonta pabeigšana. 2004. gads.

- путепроводы через шоссе на Бирини, на Мурьяни при обходе Саулкрасты;
- путепровод через шоссе Рига–Таллин в посёлке Адажи, построенный по проекту «Vektors T» и подходы, проект «ProVia».

Основное условие – построить путепровод, не прерывая движение автотранспорта по магистрали. Строительство было поручено Александру Хабарову, опытному производственнику, прошедшему школу мостостроения в Крустпилсском и Рижском Мостоотрядах, участвовавшего в строительстве московской кольцевой автодороги, впоследствии работавшего Техническим директором «Тилтс» и безвременно умершего, покинувшего нас. Чёткая организация работ, своевременные заявки объекта на материалы, конструкции, средства механизации и автотранспорт, постоянный, ежедневный контроль прораба за работой каждого члена бригады, требовательность и справедливость к подчинённым позволила выполнить работы в сжатые сроки и сдать объект Заказчику – Дирекции Автомобильных дорог Латвии с отличной оценкой. Надёжность конструкции, пропорции элементов и особое изящество – вот отличительные особенности этого запомнившегося объекта.

Мост через реку Гауя в Адажи закончен в начале 2007 года. Об этом объекте – подробнее. В посёлке Адажи Рижского района на дороге, ведущей к полигону Национальных вооружённых сил Латвии, с давних времён стоял мост, построенный в послевоенные годы по упрощённым строительным нормам военного времени, с применением инвентарных металлоконструкций, используемых при срочном восстановлении разрушенных мостов. Ширина моста около четырёх метров. Она позволяла движение автомашин только в одну сторону. Если к мосту одновременно подъезжали автомобили с обоих берегов, один из них ожидал, пока второй не проедет весь мост.

Проезжая часть была выполнена из листовой шестимиллиметровой рифлёной стали. Через каждые два с половиной метра – стыки, которые создавали невероятный грохот от колёс проходящего по мосту транспорта. Но, главное, большое количество опор моста перегораживало реку и серьёзно стесняло русло. Во время весенних паводков водный поток, несущий лёд, кусты и целые

Maskavas loka autoceļa būvniecībā, vēlāk strādāja par «Tilts» Tehnisko direktoru un priekšlaicīgi mira, atstājot mūs. Precīza darba organizācija, savlaicīgi objekta pieteikumi par materiāliem, konstrukcijām, mehanizācijas līdzekļiem un autotransportu, pastāvīga, ikdienas darba vadītāja kontrole par katra brigādes darbinieka darbu, augstas prasības un taisnīgums pret padotajiem ļāva izpildīt darbus ierobežotos termiņos un nodot objektu Pasūtītājam – Latvijas Autoceļu direkcijai ar labu atzīmi. Konstrukcijas drošums, elementu proporcijas un īpašs daiļums – lūk, šī atmiņā palikušā objekta īpašības.

Tilts pār Gauju Ādažos pabeigts 2007. gada sākumā. Par šo objektu sīkāk. Rīgas rajona Ādažos uz ceļa, kas ved uz Latvijas Nacionālo bruņoto spēku poligonu, no seniem laikiem stāvēja tilts, kurš uzbūvēts pēckara gados pēc kara laika vienkāršotām celtniecības normām, pielietojot inventārās metālkonstrukcijas, ko izmantoja sagrauto tiltu steidzamai atjaunošanai. Tilta platums aptuveni četri metri. Tas ļāva autotransporta kustībai notikt tikai vienā virzienā. Ja pie tilta piebrauca vienlaicīgi automašīnas no abiem krastiem, viens no tiem gaidīja, kamēr otra pārbrauca visam tiltam.

Brauktuve bija izpildīta no sešu milimetru lokšņu rievota tērauda. Pēc katriem diviem ar pusi metriem – savienojumi, kas deva ārkārtīgu rīboņu transporta riteņiem, kuri brauca pār tiltu. Bet pats galvenais, liels daudzums tilta balstu pārdalīja upi un nopietni apgrūtināja gultni. Pavasara plūdu laikā ūdens straume nesa ledu, krūmus un veselus kokus, ko sagrauzuši bebri Gaujas augštecē, tā veidojot īstu aizsprostu.

Gaujā ūdens līmenis pacēlās un bieži appludināja daļu ciema. Ādažu dome pasūtīja projektu tiltam, kam jāpārsedz astoņdesmit metru platā upe ar vienu laidumu.

Būvniecību finansēja Latvijas Republikas Aizsardzības ministrija.

Projektēšanas birojs SIA RKF «Inženierbūve» Aināra Paeglīša vadībā izstrādāja oriģinālu tilta projektu ar divām nesošām tērauda arkām no caurules ar diametru 812 mm. Tā apvienojās ar cauruļveida šķēluma spraišļiem ar diametru 500 mm.

Nepārtrauktā, dzelzsbetona, iepriekš spriegotā laiduma konstrukcija guļ uz pieciem balstiem, bet laidums ar gandrīz 80 m garumu virs upes gultnes uzreiz, bez neviena starpbalsta, pārsedz visu Gauju.

деревья, подрезанные в верховьях Гауи бобрами, образовывал настоящую плотину.

Вода в Гауе поднималась и часто затопляла часть посёлка. Адажская Дума заказала проект моста, который должен был перекрыть восьмидесятиметровое «зеркало» реки одним пролётом.

Финансировало стройку Министерство обороны Латвийской Республики.

Проектное бюро SIA RKF «Inženierbūve» под руководством Айнара Паэглитиса разработало оригинальный проект моста с двумя несущими стальными арками из трубы диаметром 812 мм. Они объединялись распорками трубчатого сечения диаметром в 500 мм.

Неразрезное, железобетонное, предварительно напряжённое пролётное строение лежит на пяти опорах, а русловой пролёт, длиной почти в 80 м, разом, без единой промежуточной опоры, перекрывает всю Гаую.

Ширина проезжей части нового моста восемь метров. Она позволяет беспрепятственное движение транспорта по мосту в обе стороны.

За оригинальность проекта, высококачественное его исполнение, гармоничное слияние моста с окружающим его ландшафтом объект получил Почётную грамоту и статуэтку «Триумфальная арка» от Латвийской строительной ассоциации как лучший объект 2007 года.

Второе направление – сооружение мостов сталежелезобетонной конструкции с плитой проезжей части, включённой в работу металлического пролётного строения.

Мосты такой конструкции сооружены в 2002–2005 годах.

Это мост через реку Дубна в Ливанах. Неразрезное металлическое пролётное строение длиной почти 100 м готовилось по заказу «Тилтс» на Белгородском заводе металлических конструкций Российской корпорации «Атоммаш».

Укрупнёнными блоками по 30–40 метров длиной пролётное строение грузилось на сцепы из железнодорожных платформ и отправлялось в дальний путь по железным дорогам России, Белоруссии и Латвии. На железнодорожной станции Ливаны блоки моста перегружались на специальные автомобильные тяжеловесные тележки и доставлялись на сборочную площадку на левом берегу Дубны. Укреплённое электросваркой и вы-

Адажи. Путепровод на Рижской объездной автодороге через железнодорожные пути Рига–Сигулда. 2006 год.
Ādaži – ceļa pārvads uz Rīgas apvedceļa pār dzelzceļu Rīga – Sigulda, 2006. gads.

Jaunā tilta brauktuves platums ir astoņi metri. Tas nodrošina netraucētu transporta kustību pa tiltu abos virzienos.

Par projekta oriģinalitāti, tā izpildes augsto kvalitāti, tilta harmonisko saplūšanu ar tā apkārtējo ainavu objekts saņēma Goda rakstu un statueti «Triumfa arka» no Latvijas Būvniecības asociācijas kā «2007. gada labākais objekts».

Otrs virziens – tērauddzelzsbetona konstrukciju tiltu būvniecība ar brauktuves plātni, kas ieslēgta metāla laiduma konstrukcijas darbā.

Tādas konstrukcijas tilti būvēti 2002.–2005. gadā.

Tas ir tilts pār Dubnu Līvānos. Nepārtraukta metāla laiduma konstrukcija gandrīz 100 m garumā tika izgatavota pēc «Tilts» pasūtījuma Krievija korporācijas «Atommaš» Baltkrievijas metālkonstrukciju rūpnīcā.

Laiduma konstrukcijas palielinātie bloki 30 – 40 metru garumā tika krauti uz sakabēm no dzelzceļa platformām un devās tālā ceļā pa Krievijas, Baltkrievijas un Latvijas dzelzceļiem. Dzelzceļa stacijā Līvāni tilta bloki tika pārkrauti uz speciāliem automašīnas smagsvara ratiņiem un nogādāti uz montāžas laukumu Dubnas kreisajā krastā. Nostiprināta ar elektrometināšanu un augstizturīgām bultskrūvēm, ar priekšdaļā piestiprinātu avanbeku, laiduma konstrukcija ar hidraulisku stumšanas iekārtu palīdzību ar garenuzbīdīšanas metodi tika uzstādīta projekta stāvoklī uz iepriekš uzbūvētiem balstiem. Pa nesošo garensiju un apvienojošo šķērssiju virsējām joslām ar nelieliem intervāliem un vairākās rindās

Мост через реку Огре в посёлке Глазшкюнис. 2004 год. Вверху: сборка пролётного строения моста с применением инвентарных конструкций «PERI». Внизу: Мост готов для предъявления Госкомиссии.
Tilts pār Ogres upi Glāzšķūnī. 2004. gads. Augšā: tilta laiduma montāža, izmantojot inventārās «PERI» konstrukcijas. Apakšā: tilts ir gatavs Valsts komisijai.

сокопрочными болтами, с прикреплённым в головной части аванбеком, пролётное строение при помощи гидравлических толкающих устройств методом продольной надвижки устанавливалось в проектное положение на заранее сооружённые опоры. По верхним поясам продольных несущих и поперечных, объединяющих, балок приваривались с небольшим интервалом и в несколько рядов грибовидные болты – штыри Нельсона, в простонародье – «волосы». Благодаря им, железобетонная плита проезжей части, по которой движется автотранспорт, становится включённой в работу металлического пролётного строения, значительно сокращая количество металла на его изготовление. Новый мост заменил отслуживший свой век бетонный и выпрямил автомагистраль, проходящую через центр города Ливаны, ликвидировав кривые с ограниченной видимостью на подъездах к мосту и Ливанской ГЭС.

Такие же сталежелезобетонные мосты в эти годы были построены и в других частях Латвии, с единственной разницей: элементы моста объединялись в блоки, а блоки – в единое пролётное строение прямо в пролёте на постоянных опорах. При пролётах большой длины часто приходилось устанавливать и временные промежуточные опоры из элементов «Peri» или «Aluma Systems».

В 2003–2004 г. таким способом был сооружен мост через реку Огре на автодороге Кегумс–Сигулда в поселке Глазшкюни, сметной стоимостью 640 тысяч латов.

В 2005 году – мост через реку Mazā Jugla на автодороге Рига–Эргли. Цена объекта 381 тысяча латов.

В эти же годы (2004–2005) была произведена реновация путепровода через железнодорожные пути Засулаукс–Болдерая на улице Юрмалас Гатве в Риге. Стоимость – 1790 тысяч латов.

ООО «Тилтс» широко применяет в современной технологии строительства железобетонных мостов инвентарные конструкции подмостей и лесов из элементов «PERI».
SIA «Tilts» plaši pielieto mūsdienu tehnoloģijas dzelzsbetona tiltu celtniecībā, tādas kā inventārās konstrukcijas turas un veidņus no «PERI» elementiem.

tika piemetinātas sēņveidīgās bultskrūves – Nelsona tapas, vienkāršo ļaužu valodā – «mati». Pateicoties tām, brauktuves dzelzsbetona plātne, pa kuru brauc autotransports, iekļaujas metāla laiduma konstrukcijas darbā, ievērojami samazinot metāla daudzumu tā izgatavošanai. Jaunais tilts nomainīja savu mūžu nokalpojušo betona tiltu un iztaisnoja automaģistrāli, kas iet caur Līvānu pilsētas centru, likvidējot līkumus ar ierobežotu redzamību uz piebrauktuvēm pie tilta un Līvānu HES.

Tādi paši tērauddzelzsbetona tilti šajos gados tika uzbūvēti arī citās Latvijas vietās, ar vienīgu atšķirību: tilta elementi tika apvienoti blokos, bet bloki – vienotā laiduma konstrukcijā tieši laidumā uz pastāvīgiem balstiem. Esot liela garuma laidumiem, bieži nācās uzstādīt arī pagaidu starpbalstus no «Peri» vai «Aluma Systems» elementiem.

2003.–2004. g. tādā veidā tika uzbūvēts tilts pār upi Ogre uz autoceļa Ķegums–Sigulda ciematā Glāzšķūnis, ar tāmes vērtību 640 tūkstoši latu.

2005. gadā – tilts pār upi Mazā Jugla uz autoceļa Rīga–Ērgļi. Objekta cena 381 tūkstotis latu.

Šajos pat gados (2004.–2005.) tika veikta satiksmes pārvada pār dzelzceļa sliežu ceļiem Zasulauks–Bolderāja uz Jūrmalas Gatves Rīgā renovācija. Izmaksas – 1790 tūkst. latu.

10. «Dienvidu Tilts»
Южный мост через реку Даугава в Риге
«Dienvidu Tilts»
Dienvidu tilts pār Daugavu Rīgā

Первые упоминания о Южном мосте, о необходимости его строительства, появились в республиканской прессе ещё в далёкие 20-е годы прошлого века.

А уже в 80-е годы на карте перспективных строек городского развития в Архитектурно-планировочном управлении Риги красовались 3 новых мостовых перехода:

- в створе улицы Ханзас (Букулту) – Северный мост;
- в створе ул. Кр. Валдемара (М. Горького) – Вантовый мост;
- и в створе ул. Славу (Стахановской) – Южный мост.

После долгих дискуссий было решено в первую очередь строить Вантовый мост, соединяющий центр Риги с Рижским Взморьем новой скоростной магистралью Юрмальского шоссе.

Основное бремя строительных работ легло на «Мостоотряд № 17» и трест «Мостострой-5», обеспечивавший стройку фондовыми материалами, новой строительной техникой.

Такой значительный объект (необычный, превосходного качества) невозможно было построить без помощи других республик Союза – в первую очередь России, Украины.

- Проект моста разработал Киевский филиал Всесоюзного института «Союздорпроект». Автор проекта – известный и авторитетный проектировщик – Георгий Борисович Фукс. Металлическое пролётное строение общим весом более 4 тысяч тонн было изготовлено на Воронежском мостовом заводе и перевезено в Ригу в виде отдельных блоков железнодорожным транспортом.

Pirmie minējumi par Dienvidu tiltu, par tā celtniecības nepieciešamību parādījās republikas presē vēl pagājušā gadsimta tālajos 20.-jos gados.

Rīgas arhitektūras – plānošanas pārvaldē pilsētas attīstības perspektīvo būvju kartē bija redzamas 3 jaunas tiltu pārejas:

- Hanzas (Bukultu) ielas vērumā – Ziemeļu tilts;
- Kr. Valdemāra (M. Gorkija) ielas vērumā – Vanšu tilts;
- un Slāvu ielas (Stahanoviešu) vērumā – Dienvidu tilts.

Pēc ilgām diskusijām tika nolemts pirmajā kārtā būvēt Vanšu tiltu, kurš savieno Rīgas centru ar Rīgas jūras līci pa jauno Jūrmalas šosejas ātrgaitas maģistrāli.

Celtniecības darbu pamatnasta gūlās uz «Mostootrjad Nr.17» un trestu «Mostostroi-5», kas nodrošināja būvi ar fonda materiāliem un jaunu būvtehniku.

Tādu ievērojamu objektu (neparasts, lieliskas kvalitātes) nebija iespējams uzbūvēt bez Savienības citu republiku palīdzības – pirmkārt, Krievijas, Ukrainas.

- Tilta projektu izstrādāja Vissavienības institūta «Sojuzdorprojekt» Kijevas filiāle. Projekta autors – Georgijs Fuks Borisa d. Metāla laiduma konstrukcija ar kopējo svaru vairāk par 4 tūkstošiem tonnu tika izgatavota Voroņežas tiltu rūpnīcā un atsevišķu bloku veidā ar dzelzceļa transportu pārvesta uz Rīgu.
- Balstu un simt metru garā pilona betonēšanai augstas kvalitātes cementu piegādāja no Volgas krastiem – Saratovas apgabala Voļskas un Zdolbunovas cementu rūpnīcām.

«Южный мост «через Даугаву в Риге. Вид на стройку с «птичьего полёта».
Строительство ведётся широким фронтом всеми членами Ассоциации «Dienvidu tilts». 2008. год.
Dienvidu tilts pār Daugavu Rīgā. Metāla laiduma konstrukcijas montāžas un garenuzbīdīšanas etaps. 2008. gads.

Почти на двадцати-метровой высоте проходят ажурные эстакады правобережной развязки комплекса «Южный мост». Прораб Е. Белохвощиков, бригадир Ю. Давиденко.
Gandrīz divdesmit metru augstumā ir uzstādītas kompleksa «Dienvidu tilts» labā krasta ažūra estakādes. Būvdarbu vadītājs J. Belohvoščikovs, brigadieris J. Davidenko.

- Цемент высокого качества для бетонирования опор и стометрового пилона поставлялся с берегов Волги – Вольским и Здолбуновским цементными заводами из Саратовской области.
- Стальная, оцинкованная, высокопрочная проволока для канатов-вант изготавливалась Харцызским металлургическим заводом на Украине.
- Киевский завод института сварки имени О. Патона ультразвуковыми и радиационными методами проводил дефектоскопическое обследование 100% сварных швов пролётного строения.
- Ленинградский Институт инженеров железнодорожного транспорта осуществлял контроль геодезических работ и равномерность напряжения в канатах вант.

Благодаря этому сотрудничеству железобетонный пилон высотой 108 метров и стальное пролётное строение почти полукилометровой длины были сооружены с миллиметровой точностью.

Московский Центральный Научно-исследовательский институт строительства дал рекомендации и контролировал соблюдение технологии производства гидроизоляционных работ, устройство асфальтового дорожного покрытия по металлической ортотропной плите проезжей части, что само по себе было довольно не простой задачей.

Нужно вспомнить про Вантовый мост для того, чтобы можно было оценить значение осуществления строительства такого объекта! Сколько требуется напряжённой, продолжительной работы специалистов, инженерно-технических работников, лаборантов, рабочих многих специальностей, чтобы мост соединил берега большой реки. Городские власти на торжественной церемонии открытия Вантового моста обещали, что теперь очередь Южного или Северного и в ближайшее время город определится, какой из них строить первым.

Но прошло целых 26 лет, пока строительство нового моста началось!

Проект Южного моста разработал институт «Гипростроймост» из Санкт-Петербурга. Главный инженер проекта – Игорь Колюшев, автор нескольких крупных мостов в России: во Владивостоке – через бухту Золотой Рог с главным пролётом 737 метров и через пролив Босфор Восточный на остров Русский – с главным пролётом более 1 км. В настоящий момент Игорь Колюшев занимает ответственный пост генерального директора инсти-

- Tērauda, cinkota augstizturīga stieple vanšu trosēm tika izgatavota Harcizskas metalurģijas rūpnīcā Ukrainā.
- O. Patona vārdā nosauktā metināšanas institūta Kijevas rūpnīca ar ultraskaņas un izstarošanas metodi veica defektoskopisko pārbaudi laiduma konstrukcijas 100% metinājuma šuvēm.
- Ļeņingradas dzelzceļa transporta inženieru institūts īstenoja kontroli ģeodēziskiem darbiem un sprieguma vienmērībai vanšu trosēs.

Pateicoties šai sadarbībai, dzelzceļa pilons ar augstumu 108 metri un tērauda laiduma konstrukcija ar garumu gandrīz puskilometrs tika uzbūvēti ar milimetra precizitāti.

Maskavas Centrālais Zinātniskās – pētniecības celtniecības institūts sniedza rekomendācijas un kontrolēja tehnoloģiju ievērošanu hidroizolācijas darbu izpildei, ceļa asfalta seguma ieklāšanai pa brauktuves metāla ortotropu plātni, kas pats par sevi ir diezgan sarežģīts uzdevums.

Vanšu tilts jāatceras tāpēc, lai varētu novērtēt tāda objekta būvniecības īstenošanas nozīmi! Cik daudz bija nepieciešams speciālistu, inženiertehnisko darbinieku, laborantu, daudzu specialitāšu darbinieku saspringts, ilgstošs darbs, lai tilts savienotu lielās upes abus krastus. Pilsētas varas orgāni Vanšu tilta svinīgās atklāšanas ceremonijā apsolīja, ka tagad kārta Dienvidu vai Ziemeļu tiltam un tuvākajā laikā pilsēta noteiks, kuru no tiem būvēt pirmo.

Bet pagāja veseli 26 gadi, līdz sāka jaunā tilta būvniecību!

Dienvidu tilta projektu izstrādāja Sanktpēterburgas institūts «Giprostrimost». Projekta galvenais inženieris bija Igors Koļuševs, kas ir vairāku lielu tiltu autors Krievijā: Vladivostokā – pār Zelta Raga līci ar galveno laidumu 737 metri un pār Austrumu Bosforas jūras šaurumu uz Krievu salu – ar galveno laidumu vairāk kā 1 km. Tagad Igors Koļuševs ieņem institūta «Giprostroimost» ģenerāldirektora atbildīgo amatu un turpina praktisko tiltu projektēšanu.

Pēc izstrādātā projekta Daugavu pārsedz tērauddzelzsbetona laiduma konstrukcija ar nepārtrauktu siju 803 m garumā. Šķērsgiezumā tās ir divas tērauda kārbas ar augstumu 2,9 m, kas apvienotas ar dubult-T sijām vienā konstrukcijā, ar papildus pastiprinājumu pilonu zonā. Brauktuves dzelzsbetona plātne ar kopējo platumu 34,3 m un

тута «Гипростроймост» и продолжает практическое проектирование мостов.

По разработанному проекту русло Даугавы перекрывается сталежелезобетонным пролётным строением – неразрезной балкой длиной 803 м. В поперечном сечении – это две стальных коробки высотой 2,9 м, объединённых двутавровыми поперечными балками в одну конструкцию, с дополнительным усилением в зоне пилонов. Железобетонная плита проезжей части общей шириной 34,3 м и толщиной 25 см жестко соединена с верхними поясами балок анкерами Нельсона и включена в работу пролётного строения. Все русловые пролёты моста по 110 м. Над опорами второй, третьей, четвёртой, пятой, шестой, седьмой расположены пилоны с вантами, поддерживающими пролётное строение, что уменьшает прогибы.

Мост не только соответствует всем европейским требованиям, но и содержит технические новшества. Это второй мост в Европе, сооружённый по системе «EXTRA DOSED» – комбинация балочной системы и вантовой фермы, обеспечивающей жёсткость мостовой конструкции при минимальной высоте балки жёсткости.

Для реализации такого грандиозного проекта Городская дума создала специальную Дирекцию строительства «Dienvidu Tilts» во главе с опытнейшим строителем, бывшим управляющим трестом «Рига–Строй» Эдуардом Раубишко. Оперативную координацию работ, проводимых членами ассоциации «Dienvidu Tilts», осуществляют руководитель проекта, известный Рижский строитель Дмитрий Бахманов и ответственный прораб Александр Кваша.

К участию в конкурсе на получение генерального подряда на строительство моста были допущены и иностранные фирмы, в том числе Хорватская «Industrial Gradnica», давно освоившая рынок Восточной Европы и России, строившая мосты через Дунай и другие крупные реки Европы.

Для реальной конкуренции с иностранцами Латвийские мостостроительные организации (их – четыре: «Latvijas Tilti», «Tilts», «Rīgas Tilti», «Viadukts»), мощный трест гидротехнического строительства «Балтморгидрострой» и известная общестроительная фирма «Skonto Būve» объединились в строительную ассоциацию «Dienvidu Tilts».

biezumu 25 cm cieši savienota ar siju augšējām joslām ar Nelsona enkuriem un iekļauta laiduma konstrukcijas darbā. Visi laidumi virs upes gultnes pa 110 m. Virs otrā, trešā, ceturtā, piektā, sestā, septītā balsta izvietoti piloni ar vantīm, kuras atbalsta laiduma konstrukciju, kas samazina izlieces.

Tilts ne tikai atbilst visām Eiropas prasībām, bet arī satur tehniskus jauninājumus. Tas ir otrais tilts Eiropā, kas būvēts pēc sistēmas «EXTRA DOSE» – siju sistēmas un vanšu fermu kombinācija, kas nodrošina tilta konstrukcijas stiprumu pie stinguma siju minimāla augstuma.

Tāda grandioza projekta realizācijai Pilsētas dome izveidoja «Dienvidu tilta» būvniecības speciālu Direkciju, kuras vadītājs bija pieredzējis celtnieks, bijušais tresta «Riga-Stroi» pārvaldnieks Eduards Raubiško. Asociācijas «Dienvidu tilts» locekļu veicamo darbu operatīvu koordināciju veica projekta vadītājs, pazīstamais Rīgas celtnieks Dmitrijs Bahmanovs un atbildīgais darbu vadītājs Aleksandrs Kvaša.

Dalībai konkursā par tilta būvniecības ģenerālā darblīguma iegūšanu tika pielaistas arī ārzemju firmas, tai skaitā Horvātijas firma «Industrial Gradnica», kura jau sen apguvusi Austrumeiropas un Krievijas tirgu, kas būvēja tiltus pār Donavu un citām lielām Eiropas upēm.

Reālai konkurencei ar ārzemniekiem Latvijas tiltu būvniecības organizācijas (tās ir četras: «Latvijas tilti», «Tilts», «Rīgas tilti», «Viadukts»), hidrotehniskās būves jaudīgais trests «Baltmorgidrostroi» un slavenā vispārīgās būvniecības firma «Skonto Būve», kas nepieciešama tilta būvniecību pavadošo darbu izpildei – esošo pazemes komunikāciju iznesei un jaunu ielikšanai, celtniecības zonā esošo būvju nojaukšanai utt., apvienojās būvniecības asociācijā «Dienvidu tilts».

Asociācija uzvarēja konkursā, piedāvājot visreālākos aprēķinus gan jaunā tilta izmaksām, gan arī tā būvniecības termiņiem.

Pārlieku pašpārliecinātie, konkursā zaudējušie horvāti apvainojās un Arbitrāžas tiesā iesniedza apelāciju par Rīgas domes konkursa komisiju.

Bet arbitri atstāja konkursa komisijas lēmumu nemainīgu, un Rīgas dome noslēdza līgumu par tilta būvniecību ar būvniecības asociāciju «Dienvidu tilts». Iekšējos darba apjomus asociācija sadalīja, pamatojoties

Ассоциация выиграла конкурс, предоставив наиболее реальные расчёты, как по стоимости будущего моста, так и по срокам его постройки.

Излишне самоуверенные, проигравшие конкурс, хорваты обиделись и подали на конкурсную комиссию Рижской думы апелляцию в Арбитражный суд.

Но арбитры оставили решение конкурсной комиссии без изменения, и Рижская Дума заключила договор на строительство моста со строительной ассоциацией «Dienvidu Tilts». Внутренние объёмы работ Ассоциация распределяла, исходя из мощности, опытности, наличия квалифицированных специалистов в организациях и владения ими технологиями.

Подготовительные и сопутствующие работы – снос попадающих в зону моста строений, вынос существующих и прокладку новых подземных коммуникаций поручили фирме «Skonto būve».

Сборку на специальном стапеле почти километрового пролётного строения весом 7 тысяч тонн, доставляемого отдельными блоками железнодорожным транспортом с Воронежского мостового завода, взяла на себя фирма «Latvijas Tilti».

Секции главных балок, поперечные балки, диафрагмы, диагональные связи собирались на высокопрочных болтах в одно целое по технологии, отработанной и проверенной десятилетиями строительства и эксплуатации мостов.

Надвижку собираемых секций – по накаточным путям по берегу до воды и далее через реку по сооружённым опорам – было поручено вести мостовикам компании «Тилтс».

Строительство десяти опор моста распределили так: правобережный устой и опору № 2 исполняет «Latvijas Tilti», левобережный устой и опоры от № 9 до № 6 у левого берега – «Тилтс», глубоководные русловые опоры – трест «Балтморгидрострой», передислоцировавший для этого с морских объектов мощный 100-тонный плавучий кран, плашкоуты из понтонов КС и баржи большого водоизмещения.

Огромный объём работ по бетонированию железобетонной плиты проезжей части, сооружению пилонов, распределили поровну между всеми мостостроительными фирмами ассоциации.

Монтаж канатов вант разделили пополам между «Tilts» и «Rīgas tilti».

Правление компании «Тилтс», конечно, рисковало, поручив объект 1-ому участку, весь uz organizāciju jaudu, pieredzi, kvalificētu speciālistu esamību un viņu pārzinātajām tehnoloģijām.

Sagatavošanas darbi un pavadošie darbi – tilta zonā esošo būvju nojaukšana, esošo pazemes komunikāciju iznešana un jaunu ielikšana – tika uzdoti firmai «Skonto būve».

Gandrīz kilometru garās un 7 tūkstoši tonnu smagās laiduma konstrukcijas, ko pa atsevišķiem blokiem piegādāja pa dzelzceļu no Voroņežas tiltu rūpnīcas, montāžu uz speciāla stāpeļa uzņēmās firma «Latvijas tilti».

Galveno sekciju sijas, šķērssijas, diafragmas, diagonālās saites tika montētas uz augstizturīgām bultskrūvēm vienā veselā pēc tehnoloģijas, kura izstrādāta un pārbaudīta tiltu būvniecības un ekspluatācijas gadu desmitos.

Saliekamo sekciju uzbīdīšanu – pa uzbīdīšanas ceļiem pa krastu līdz ūdenim un tālāk pār upi pa uzbūvētajiem balstiem – tika uzdots vadīt kompānijas «Tilts» tiltu būvniekiem.

Tilta desmit balstu būvniecību sadalīja sekojoši: labā krasta balstu un balstu Nr.2 izpilda «Latvijas tilti», kreisā krasta balstus un balstus no Nr.9 līdz Nr.6 pie kreisā krasta – «Tilts», gultnes dziļūdens balstus – trests «Baltmorgidrostroi», kuri tam no jūras objektiem pārdislocēja jaudīgu 100-tonnīgu peldošo celtni, bagarprāmjus no KC pontoniem un baržas ar lielu ūdens izspaidu.

Brauktuves dzelzsbetona plātnes betonēšanas lielo darbu apjomu sadalīja vienlīdzīgi starp visām asociācijas tiltu būvniecības firmām.

Vanšu tauvu montāžu sadalīja uz pusēm starp «Tilts» un «Rīgas tilti».

Kompānijas «Tilts» vadība, protams, riskēja, uzdodot objektu 1. iecirknim, kura viss vadošais un inženiertehniskais sastāvs sastāvēja no jauniešiem, kas nesen bija beiguši tehniskās universitātes. Tie ir iecirkņa priekšnieks Artjoms Gridņevs, darbu vadītājs Boriss Andrejevs un citi mācības vēl turpinoši darbu vadītāju palīgi – Dmitrijs Popovs, Aleksandrs Koņuhovs, Maksims Veretilo.

Bet risks attaisnojās! Jaunatne strādāja uz goda, nerēķinoties ar personīgā laika tēriņiem. Ar darbu tika galā un ieguva vērtīgu pieredzi, būvējot kvalitatīvu nestandarta novatoriskas konstrukcijas un oriģinālas arhitektūras tiltu. Jaunie speciālisti ieguva ne tikai celtniecības pieredzi, bet arī morālu rūdījumu, iegūstot

Гордость мостостроителей «Южный мост» через реку Даугава. Объёмы работ, порученные ООО «Тилтс» выполнял молодёжный коллектив участка № 1 – начальник Артём Гриднев, производители работ – Дмитрий Попов, Александр Конюхов, Борис Андреев, Светослав Лабонарский.
Tiltu būvnieku lepnums – «Dienvidu tilts» pār upi Daugava. Darbu apjomus, kuri uzdoti SIA «Tilts», izpildīja iecirkņa Nr.1 jauniešu kolektīvs – priekšnieks Artjoms Gridņevs, darbu vadītāji: Dmitrijs Popovs, Aleksandrs Koņuhovs, Boriss Andrejevs, Svetoslavs Labonarskis.

руководящий и инженерно-технический состав которого состоял из молодёжи, недавно окончившей технические университеты. Это: начальник участка Артём Гриднев, прораб Борис Андреев и другие, ещё продолжающие учёбу помощники прорабов – Дмитрий Попов, Александр Конюхов, Максим Веретило.

Но риск оказался оправданным! Молодёжь трудилась на славу, не считаясь с затратами личного времени. С работой справилась и приобрела драгоценный опыт, сооружая качественный мост нестандартной новаторской конструкции и оригинальной архитектуры. Молодые специалисты получили не только опыт строительства, но и нравственную закалку, приобретя иммунитет от нападок право-националистической и жёлтой прессы.

За четыре года строительства первой очереди моста, с декабря 2004 года по ноябрь 2008 года, коллективом первого участка ООО «Тилтс» был вы-

imunitāti pret tiesību-nacionālistiskās un dzeltenās preses uzbrukumiem.

Tilta pirmās kārtas būvniecības četru gadu laikā no 2004. gada decembra līdz 2008. gada novembrim SIA «Tilts» pirmā iecirkņa kolektīvs veica milzīgu celtniecības-montāžas darbu apjomu tilta četru balstu no Nr.6 līdz Nr.9 būvniecībai, laiduma konstrukcijas ar garumu 803 m uzbīdei, pilonu montāžai un apbetonēšanai, tauvu-vanšu uzstādīšanai un spriegošanai, brauktuves dzelzsbetona plātnes betonēšanai un tās hidroizolācijai, granīta apmaļu, margu un barjeru norobežojuma no cinkotā profila uzstādīšanai.

Darbu vadītāja Jevgēnija Belohvoščikova vadībā Agra Klūgas brigāde ar filigrānu precizitāti veica līklīniju estakāžu Nr. 7 un 5 būvniecību pa Krasta ielu, ar kopējo garumu 700 metru.

Inženiertehnisko atbalstu iecirkņa veiksmīgam darbam īstenoja ražošanas-tehniskā daļa Jelvgēnija

полнен огромный объём строительно-монтажных работ по сооружению четырёх опор моста с № 6 по № 9, надвижке пролётного строения длиной 803 м, сварке, монтажу и обетонированию пилонов, установке и натяжению канатов-вант, бетонированию проезжей части железобетонной плиты и её гидроизоляции, установке гранитных бордюров, перил и барьерного ограждения из оцинкованного профиля.

Под руководством прораба Евгения Белохвощикова, бригадой Агриса Клуги с филигранной точностью было выполнено сооружение криволинейных эстакад № 7 и 5 по улице Краста, общей длиной 700 погонных метров.

Инженерную и техническую поддержку, для успешной рабты участка, осуществлял производственно-технический отдел во главе с Евгением Деркачом. Чёткая, слаженная работа бригад и звеньев, успешно освоивших непростые мостостроительные процессы, была бы невозможна без создания команды, способной решать сложные инженерные задачи. И эта команда, усилиями руководства и правления компании «Тилтс», была создана, отработала на первой очереди и продолжает успешно трудиться на сооружении второй очереди Южного моста – реконструкции путепровода по улице Славу.

Вторая очередь строительства включает в себя строительство целого комплекса эстакад на правобережной развязке подходов по улице Крустпилс со стороны Пурвциемса, Плявниеков, Шкиротавы, Юглы, полную реконструкцию железнодорожного путепровода Славу. Монолитные эстакады разделили между собой партнёры Ассоциации – A/S «BMGS», A/S «Latvijas Tilti», SIA «Rīgas tilti», SIA LLKU «VIADUKTS».

ООО «Тилтс» взяло на себя самую сложную работу второй очереди – полную реконструкцию железнодорожного путепровода, начиная от замены свайного основания на основание из буровых столбов, сооружения новых железобетонных опор и монолитного, предварительно напряжённого, железобетонного пролётного строения. Всё это – в условиях постоянно работающих, днём и ночью, электрифицированных железнодорожных путей участка Рига-Пассажирская – Шкиротава и сохраняемого движения городского автотранспорта по путепроводу.

Для молодёжного состава руководителей работ первого участка опорой стали передовые рабочие, не раз завоёвывавшие почётные звания «Лучший

Ветераны компании «Тилтс», внёсшие большой вклад в строительство «Южного моста».
На переднем плане – Е. Белохвощиков. А. Мороз, А. Антонюк Э. Депенчук. В. Калач, Ю. Давиденко, А. Богуш, П. Зеймуль-Пржевойт, К. Ермакс, А. Варавва, И. Юткин, А. Новиков.
Kompānijas «Tilts» veterāni, kuri ielikuši savu ieguldījumu «Dienvidu tilta» būvniecībā.
Priekšplānā: J. Belohvoščikovs, A. Morozs, A. Antoņuks, E. Depenčuks, V. Kalačs, J. Davidenko, A. Bogušs, P. Zeimuls-Prževoits, K. Jermaks, A. Varavva, I. Jutkins, A. Novikovs.

Derkača vadībā. Precīzs, saskaņots darbs brigādēs un posmos, kas veiksmīgi apguva sarežģītos tiltu būvniecības procesus, nebūtu iespējams bez komandas izveidošanas, kura spēj risināt sarežģītus inženieru uzdevumus. Šī komanda, kas ar kompānijas «Tilts» vadības un valdes spēkiem tika izveidota, nostrādāja pirmajā kārtā un turpina veiksmīgi strādāt Dienvidu tilta otrās kārtas būvniecībā – Slāvu ceļa pārvada rekonstrukcijā.

Būvniecības otrā kārta iekļauj sevī veselu estakāžu kompleksa celtniecību labā krasta pieeju šķērsojuma mezglā pa Krustpils ielu no Purvciema, Pļavnieku, Šķirotavas, Juglas puses, Slāvu dzelzceļa pārvada pilnu rekonstrukciju. Monolītās estakādes sadalītas starp Asociācijas partneriem: A/S «BMGS», A/S «Latvijas tilti», SIA «Rīgas tilti», LLKU SIA «VIADUKTS».

SIA «Tilts» uzņēmās otrās kārtas pašu grūtāko darbu – dzelzceļa pārvada pilnu rekonstrukciju, sākot no pāļu pamatu nomaiņas uz urbpāļu pamatiem, jaunu dzelzsbetona balstu un monolītā, iepriekš spriegotā, dzelzsbetona laiduma konstrukcijas izbūves. Tas viss notiek apstākļos, kad pastāvīgi, dienu un nakti, strādā posma Rīga – Pasažieru – Šķirotava elektrificētie

Возглавляющий молодежный коллектив Первого строительного участка Артем Гриднев на Южном мосту.
Четыре с лишним года каждодневного труда в составе ассоциации «Dienvidu tilts» с решением сложнейших строительных «головоломок». И как результат – красавец мост готов! Стоит надежно и уже «работает» на благо рижан!
Pirmā celtniecības iecirkņa vadītājs Artjoms Gridņevs uz Dienvidu tilta.
Vairāk kā četri gadi smaga ikdienas darba pilnsabiedrības «Dienvidu tilts» sastāvā, risinot sarežģītākās celtniecības «mīklas».
Un kā rezultāts – skaistulis tilts ir gatavs! Stāv droši un jau «strādā» visu rīdzinieku labā!

Ноябрь 2008 года Первая очередь Южного моста готова к открытию движения автотранспорта.
2008. gada novembris. Dienvidu tilta Pirmā kārta ir gatava autotransporta kustības atvēršanai.

по профессии года в ООО «Тилтс», бригадиры Владимир Дудниченко, Анатолий Мороз, Юрий Давиденко, Игорь Пикалёв, Валерьян Лабонарский.

В сентябре 2009 года начались работы по строительству третьей очереди Южного моста – транспортных развязок на левом берегу Даугавы, на магистральных улицах – Баускас, где трасса «ныряет» под землю и уже начал сооружаться тоннель, и Зиепниеккална, где будет сооружён многопролётный путепровод. После окончания этих работ Южный мост заработает в полную силу.

К сожалению из-за нехватки средств у Рижской Думы Третья очередь строительства была заморожена и мы –строители с нетерпеньем ждём, когда появятся деньги, финансирование откроется и мы сможем закончить весь комплекс Южного моста.

Параллельно с нашим главным объектом, Южным мостом, через Даугаву в Риге в эти же годы 2-й строительный участок, под руководством Евгения Белохвощикова, выполнял реконструкцию очень важной транспортной развязки на пересечении Юрмальского шоссе – А1 и Рижской объездной дороги – А5 на участке Бабите–Пиньки.

Виадук, построенный почти 50 лет назад из предварительно напряжённых железобетонных балок, «устал» от возросшей интенсивности транспортной нагрузки.

Задача – та же. Не прерывая движения автомобилей по объездной кольцевой трассе, полностью перестроить путепровод: новые опоры, новые монолитные пролёты из предварительно напряжённого железобетона, но уже дополнительно поддерживаемые стальными вантами. Длина путепровода – 88 метров, ширина проезжей части – 12,75 метра. Традиционно строительство разделили на 2 очереди. Разобрав пролётные строения и опоры за несколько дней, применив новую высокопроизводительную технику – демуляторы на одном из направлений движения – и организовав двустороннее движение на втором, встречном направлении, приступили к сооружению нового путепровода: оснований опор из буровых железобетонных столбов диаметром 800 миллиметров, самих монолитных опор, установке сплошных поддерживающих подмостей из инвентарных конструкций «ALUMA SYSTEMS» и «PERI», устройству опалубки и арматурного каркаса пролётного строения.

dzelzceļi un ir saglabāta pilsētas autotransporta satiksme pa pārvadu.

Pirmā iecirkņa darbu vadītāju jauniešu sastāvam par balstu kļuva pirmrindu strādnieki, kas ne reizi vien ieguvuši goda nosaukumu «Gada labākais pēc profesijas kompānijā SIA «Tilts», brigadieri Vladimirs Dudņičenko, Anatolijs Morozs, Jurijs Davidenko, Igors Pikaļovs, Valerjans Labonarskis.

2009. gada septembrī sākās Dienvidu tilts trešās kārtas būvniecības darbi: transporta mezgli Daugavas kreisajā krastā, uz maģistrālajām ielām – Bauskas, kur trase «ienirst» zem zemes un jau sāka būvēt tuneli, un Ziepniekkalna, kur tiks būvēts daudzlaidumu pārvads. Pēc šo darbu pabeigšanas Dienvidu tilts sāks darboties ar pilnu spēku.

Paralēli mūsu galvenajam objektam Dienvidu tiltam pār Daugavu Rīgā šajos pat gados otrais celtniecības iecirknis Jevgēnija Belohvoščikova vadībā veica rekonstrukciju ļoti svarīgam transporta mezglam uz Jūrmalas šosejas – A1 un Rīgas apvedceļa – A5 šķērsojuma posmā Babīte–Piņķi.

Viadukts, kurš uzbūvēts gandrīz pirms 50 gadiem no iepriekš spriegotām dzelzsbetona sijām, «nogura» no izaugušās transporta slodzes intensitātes.

Uzdevums – tas pats. Nepārtraucot autotransporta satiksmi pa apļveida apbraucamo trasi, pilnībā pārbūvēt pārvadu: jauni balsti, jauni monolītie laidumi no iepriekš spriegota dzelzsbetona, bet jau papildus atbalstāmi ar tērauda vantīm. Pārvada garums – 88 metri, brauktuves platums – 12,75 metri. Tradicionāli celtniecību sadalīja 2 kārtās. Izjaucot laiduma konstrukcijas un balstus dažās dienās, pielietojot jaunu produktīvu tehniku – demulatorus – uz viena no kustības virzieniem un organizējot divvirzienu kustību uz otra, pretējā virzienā, uzsāka jaunā pārvada būvniecību: balstu pamatne no dzelzsbetona urbpāļiem ar diametru 800 mm, paši monolītie balsti, atbalstošo vienlaidu turu uzstādīšana no «ALUMA SYSTEMS» un «PERI» inventārajām konstrukcijām, veidņu un laiduma konstrukcijas stiegrojuma karkasa uzstādīšana.

Laiduma konstrukcijas betonēšana tika veikta no divām pusēm ar divu produktīvu betona sūkņu palīdzību. Vienā piegājienā, bez pārtraukumiem, tika ieguldīti 1450 kubikmetri betona. Pēc projektētās betona stigrības uzņemšanas – stiegrojuma kūļu spriegošana, brauktuves plātnes hidroizolācija, asfalta klāšana, ietvju, margu un barjeru norobežojuma

Транспортная развязка на пересечении Юрмальского шоссе – А1 и Рижской объездной дороги – А5 на участке Бабите–Пиньки. 2009 год.
Jūrmalas šosejas A1 un Rīgas apvedceļa A5 šķērsojuma mezgls posmā Babīte–Piņķi. 2009. gads.

Руководящие работники Компании «Тилтс». Начальники отделов и цехов 2000–2004 гг.
Первый ряд – Лилия Смирнова, Сергей Гриднев, Олег Кузнецов.
Второй ряд – Андрей Попов, Александр Вараввa, Константин Конюхов, Юрий Яковлев,Дмитрий Андреев.
Kompānijas «Tilts» vadošie darbinieki. Nodaļu un cehu priekšnieki 2000.–2004. g.
Pirmā rinda – Lilija Smirnova, Sergejs Gridņevs, Oļegs Kuzņecovs.
Otrā rinda – Andrejs Popovs, Aleksandrs Varavva, Konstantīns Koņuhovs, Jurijs Jakovļevs, Dmitrijs Andrejevs.

Бетонирование пролёта шло с двух сторон с помощью двух высокопроизводительных бетононасосов. За один приём, непрерывно, было уложено 1450 кубометров бетона. После набора бетоном проектной прочности – натяжение высокопрочных арматурных пучков, гидроизоляция плиты проезжей части, укладка асфальта, устройство тротуаров, перил и барьерного ограждения – и вот уже движение по половинке нового путепровода открыто! Практически первая очередь путепровода была построена за 6 месяцев!

Определённый вклад в сооружение первой очереди Бабитского путепровода внесли и наши коллеги – субподрядчики из фирмы «Latvijas Tilti», сделавшие две опоры и половину пролётного строения.

Без промедления начались работы на второй очереди. Всё предстоит сделать ещё раз в той же последовательности и в том же объёме!

Дружно и с полной отдачей, даже самоотверженно, трудилась на этом объекте под руководством прораба Бориса Андреева бригада монтажников Агриса Клуги, и ветераны и молодые рабочие – Александр Соловьёв, Эдуард Лабонарский, Петерис Мелкинс, Анатолий Кирсанов.

Также как и первая, вторая очередь строительства путепровода была осуществлена за неполные 6 месяцев!

ierīkošana – un, lūk, jau kustība pa jaunā pārvada pusi atklāta! Praktiski pārvada pirmā kārta tika uzbūvēta 6 mēnešos!

Noteiktu ieguldījumu Babītes pārvada pirmās kārtas būvniecībā ielika arī mūsu kolēģi – apakšuzņēmēji no firmas «Latvijas tilti», kas izbūvēja divus balstus un pusi laiduma konstrukcijas.

Bez vilcināšanās sākti otrās kārtas darbi. Tagad viss jāizdara vēlreiz tajā pašā secībā un tajā pat apjomā!

Draudzīgi un ar pilnu atdevi, pat pašaizliedzīgi šajā objektā strādāja darbu vadītāja Borisa Andrejeva vadībā Agra Klūgas montētāju brigāde, gan veterāni, gan jaunie darbinieki – Aleksandrs Solovjovs, Eduards Labonarskis, Pēteris Melkins, Anatolijs Kirsanovs.

11. Наши партнёры
Mūsu partneri

Ранее уже сообщалось об ассоциации «Dienvidu tilts» (в настоящее время акционерное общество «Transport System»), созданной специально для того, чтобы была возможность строить Южный мост латвийским мостостроителям в условиях жёсткой конкуренции со стороны иностранных фирм.

С основными членами акционерных обществ: A/S «Latvijas Tilti», SIA «Skonto Būve», A/S «BMGS», SIA «Viadukts», SIA «Rīgas Tilti» у нас деловые, конструктивные и дружеские отношения, которые поддерживаются при строительстве многих объектов. Кроме упоминавшихся ранее путейцев и восстановителей –главных помощников при переустройстве железнодорожных мостов, существенную помощь при строительстве искусственных сооружений на сети автомобильных дорог Латвии оказывают наши постоянные субподрядчики SIA «M.A.-Taka», A/S «A.C.B.», SIA CBF «Ļ-KO», SIA «HC Betons».

SIA «M.A.-Taka» специализируется на гидроизоляционных работах при помощи литого асфальта, защите бетона и металлических конструкций от коррозии под руководством грамотного и опытного инженера-производственника Арвида Лиецкалныньша. Работы выполняются качественно, применяются современные материалы и технологии.

A/S «A.C.B.» (председатель правления Валдис Лейниекс) – надёжный партнёр– генподрядчик по строительству или реконструкции автомагистралей, где ООО «Тилтс» строит искусственные сооружения – мосты, путепроводы, тоннели, а иногда является и добросовестным субподрядчиком, выполняющим дорожные работы на подходах к сооружаемым нами мостам.

SIA CBF «Ļ-KO» – руководители братья Олег и Константин Лебедевы. SIA CBF «Ļ-KO» берёт на себя разработку и согласование схем ограждения места работ на действующих автомагистралях и городских

Iepriekš jau bija ziņots par asociāciju «Dienvidu tilts» (šobrīd akcionāru savienība «Transport System»), kas tika izveidota speciāli tam, lai Latvijas tiltu būvniekiem būtu iespēja būvēt Dienvidu tiltu stingras konkurences apstākļos no ārzemju firmu puses.

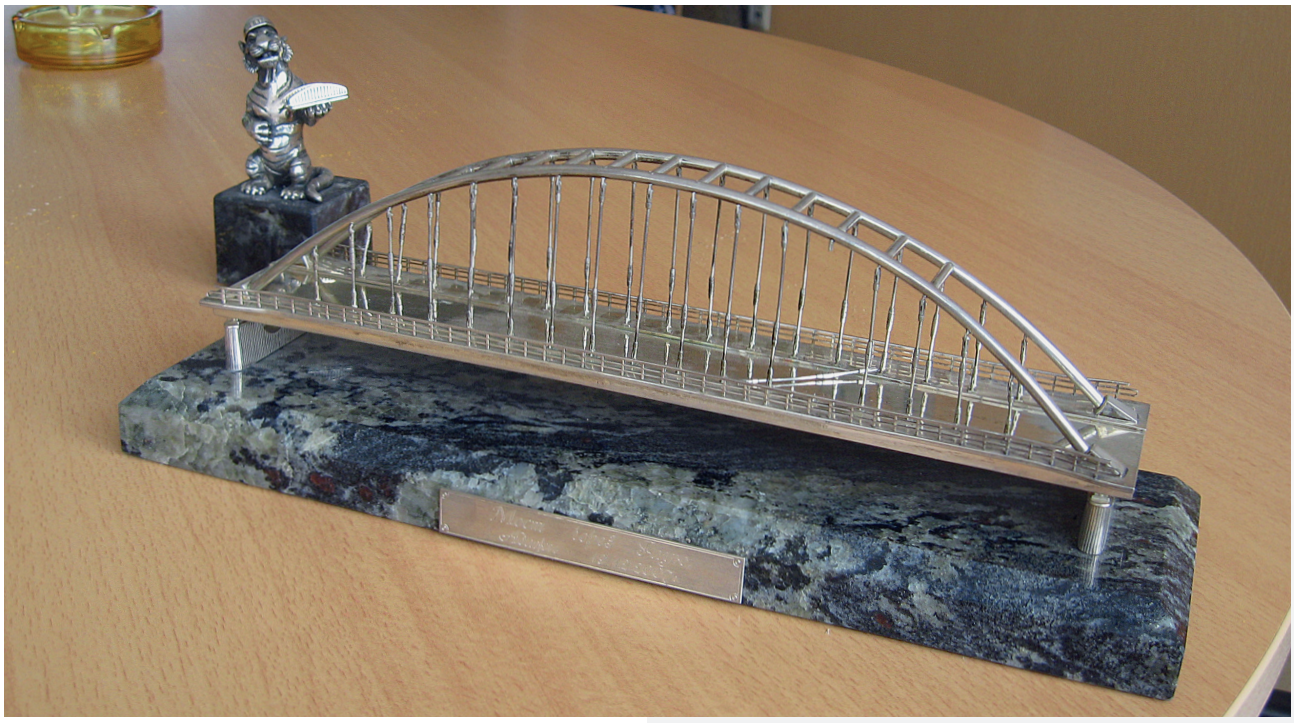
Ar akcionāru savienības pamatlocekļiem – A/S «Latvijas tilti», SIA «Skonto Būve», A/S «BMGS», SIA «Viadukts», SIA «Rīgas tilti» – mums ir darījuma, konstruktīvas un draudzīgas attiecības, kuras tiek uzturētas daudzu objektu celtniecībā. Bez iepriekš minētajiem ceļiniekiem un atjaunotājiem – galvenajiem palīgiem dzelzceļa tiltu pārbūvē īpašu palīdzību mākslīgo būvju celtniecībā uz Latvijas autoceļu tīkliem sniedz pastāvīgie apakšuzņēmēji SIA «M.A.-Taka», A/S «A.C.B.», SIA CBF «Ļ-KO», SIA «HC Betons».

SIA «M.A.-TAKA» specializējas uz hidroizolācijas darbiem ar lietā asfalta palīdzību, betona un metālkonstrukciju aizsardzību no korozijas, izglītota un pieredzējuša inženiera – ražošanas darbinieka Arvīda Lieckalniņa vadībā. Darbi tiek veikti kvalitatīvi, izmantojot mūsdienīgus materiālus un tehnoloģijas.

A/S «A.C.B.» (valdes priekšsēdētājs Valdis Lejnieks) – uzticams partneris – ģenerāluzņēmējs automaģistrāļu celtniecībā vai rekonstrukcijā, kur SIA «Tilts» būvē mākslīgās būves – tiltus, pārvadus, tuneļus, bet dažreiz ir arī apzinīgi apakšuzņēmēji, kas veic ceļa darbus uz mūsu būvēto tiltu pieejām.

SIA CBF «Ļ-KO» vadītāji ir brāļi Oļegs un Konstantīns Ļebedevi. SIA CBF «Ļ-KO» uzņemas izstrādāt un saskaņot darba vietas norobežošanas shēmas uz automaģistrālēm un pilsētas ielām, pagaidu ceļa zīmju un norādījumu izvietošanu, asfalta atjaunošanu, kas bojāts, veicot balstu būvniecību un komunikāciju likšanu. Darbi tiek veikti ātri un atbildīgi.

Tajos gadījumos, kad pēc celtniecības operācijas tehnoloģijas nepieciešams 1–2 darba maiņu laikā



Серебряная модель моста через реку Гауя в Адажи.
Tilta pār Gauju Ādažos sudraba modelis.

улицах, расстановку временных дорожных знаков и указателей, восстановление асфальта, нарушенного при строительстве опор и прокладке коммуникаций. Работы выполняются быстро и добросовестно.

В тех случаях, когда по технологии строительной операции необходимо в течение 1–2 рабочих смен уложить в опалубку непрерывно до 1000 и более кубометров бетона, на помощь приходят работники фирмы SIA «HC Betons» – руководитель Янис Лиепа. Они выделяют нужное количество автобетоновозов-миксеров и бетононасосов, и бетонирование пролётного строения, опор или других конструкций моста идёт с двойной скоростью, точно по требованиям проекта.

SIA «VULKAN» – это специалисты-взрывники под руководством бывшего мастера взрывных работ «Трансвзрывпрома» Григория Теремка. Они помогают облегчить наиболее трудоёмкие работы по разборке железобетонных конструкций мостов, труб, путепроводов. Старый железобетонный мост через реку Дубна в Ливаны, опоры моста через Гаую в посёлке Адажи – характерные примеры конкретной помощи взрывников.

В настоящее время «Вулкан» готовится выполнить непростую разборку опор путепровода Славу

ieklāt veidnī nepārtraukti līdz 1000 un vairāk kubikmetru betona, palīgā nāk firmas SIA «HC Betons» darbinieki (vadītājs Jānis Liepa). Viņi iedala vajadzīgo autobetonvedēju – mikseru un betona sūkņu daudzumu, un tilta laiduma konstrukcijas, balstu vai citu konstrukciju betonēšana norit ar dubultu ātrumu, precīzi pēc projekta prasībām.

SIA «VULKAN» – tie ir speciālisti – spridzinātāji, bijušā «Transvzrivproma» spridzināšanas darbu meistara Grigorija Teremka vadībā. Viņi palīdz atvieglot ļoti darbietilpīgus darbus tiltu, caurteku, pārvadu dzelzsbetona konstrukciju izjaukšanai. Vecais dzelzsbetona tilts pār upi Dubna Līvānos, tilta balsti pār Gauju Ādažos – raksturīgi piemēri spridzinātāju konkrētajai palīdzībai.

Tagad «VULKAN» gatavojas izpildīt sarežģītu balstu izjaukšanu Slāvu pārvadam Rīgā, kas atrodas tieši uz stacijas dzelzceļiem, kuri piesātināti ar dzelzceļa infrastruktūras elementiem: komunikāciju kabeļiem, pārmiju appūšanas un ūdensapgādes cauruļvadiem, elektrovilcienu augstsprieguma kontakttīklu balstiem un piekarēm.

Tas viss prasa rūpīgu sagatavošanos, precīzu spridzināšanas lādiņa spēka un virziena aprēķinu apkārtējo būvju, ēku un, pats galvenais, cilvēku

в Риге, находящихся непосредственно на железнодорожных путях станции, насыщенных элементами инфраструктуры железной дороги: кабельными коммуникациями, трубопроводами обдувки стрелок и водоснабжения, опорами и подвеской высоковольтной контактной сети электропоездов.

Всё это требует тщательной подготовки, точного расчёта силы и направления взрывных зарядов, защиты окружающих сооружений, зданий, а главное, людей, от возможного повреждения, последствий взрыва.

Многолетняя дружба связывает ООО «Тилтс» со специалистами Рижской ювелирной фабрики «GEMMI» – директор и хозяин Евгений Волошин, неординарная личность, известный в определённых кругах поэт. Всё своё умение, душу вкладывают мастера ювелирных дел, выполняя заказы на памятные модели – точные масштабные копии некоторых, наиболее интересных с точки зрения конструкции и архитектуры мостов, построенных в последние годы. В музее достижений компании «Тилтс» на самом почётном месте красуются отлитые из серебра и собранные из таких же элементов, как в натуре, копии мостов через реку Гаую в Адажи и эстонского моста через Эмайыги в Тарту.

Ветераны «Тилтс», проработавшие в компании пятнадцать и более лет, по торжественным случаям с гордостью надевают золотые значки «Тилтс», изготовленные мастерами фабрики «GEMMI».

aizsardzībai no sprādziena seku iespējamiem bojājumiem.

Daudzu gadu draudzība SIA «Tilts» saista ar Rīgas juvelieru fabrikas «GEMMI» speciālistiem. Fabrikas direktors un saimnieks ir Jevgēnijs Vološins, kas ir neparasta personība, noteiktās aprindās pazīstams dzejnieks. Juvelierizstrādājumu meistari visas savas prasmes, dvēseli iegulda, izpildot piemiņas modeļu pasūtījumus – precīza mēroga tiltu kopijas, kas ir interesantas no tiltu konstrukciju un arhitektūras viedokļa, kas uzbūvēti pēdējos gados. Kompānijas «Tilts» sasniegumu muzejā pašā godājamākajā vietā dižojas tiltu kopijas pār Gauju Ādažos un pār Emaijigi Tartu Igaunijā, kas izlietas no sudraba un sastāv no tādiem pašiem elementiem kā dabā.

«Tilts» veterāni, kas kompānijā nostrādājuši piecpadsmit un vairāk gadu, svinīgos brīžos ar lepnumu uzvelk «Tilts» zelta zīmītes, kuras izgatavoja fabrikas «GEMMI» meistari.

12. Эстонский филиал ООО «Тилтс» – ОЮ «Tilts Eesti Filiaal»

SIA «Tilts» Igaunijas filiāle – OÜ «Tilts Eesti Filiaal»

В первые годы существования «Тилтс», когда ещё действовала крупная транспортная единица – Прибалтийская железная дорога, объединявшая железные дороги всей Балтии и Калининградской области России в одно целое, ООО «Тилтс» приходилось работать и на эстонском направлении.

Было принято решение организовать эстонский филиал фирмы, самостоятельную мостостроительную единицу – со своими постоянными кадрами рабочих и инженерно-технического персонала, основными средствами – строительной техникой и оборудованием, со своими финансами и статистической отчётностью. В течение шести лет руководителем филиала был Сергей Гриднев, совмещавший эту работу со своей основной – руководством деятельностью фирмы «Тилтс».

Все эти годы жизнь, в основном, на колёсах. Сегодня – переустройство под Резекне, завтра – «окно» на участке Елгава–Крустпилс, на следующий день в Таллине – замена моста у станции Лаагеди. Домой, в Ригу, – не каждый день. А там двое маленьких детей и Ирина Гриднева, которой отдельная благодарность, что выдержала, обеспечила мужу надёжный тыл.

Со временем, когда выросли объёмы работ по Латвии и по Эстонии, обеспечивать руководство строительством в этих двух регионах в одном лице стало исключительно трудной задачей, и было решено подобрать кандидатуру руководителя из опытных строителей и поручить ему возглавить Эстонский филиал ООО «Тилтс». Задача оказалась не из лёгких, поэтому временно на эту должность назначили главного бухгалтера

«Tilts» pastāvēšanas pirmajos gados, kad vēl darbojās liela transporta vienība – Baltijas dzelzceļš, kas apvienoja visus Baltijas un Krievijas Kaļiņingradas apgabala dzelzceļus vienā veselā, SIA «Tilts» nācās strādāt arī Igaunijas virzienā.

Tika pieņemts lēmums organizēt firmas Igaunijas filiāli, patstāvīgu tiltu būvniecības vienību – ar saviem patstāvīgajiem strādnieku un inženiertehniskā personāla kadriem, pamatlīdzekļiem – celtniecības tehniku un aprīkojumu, ar savām finansēm un statistiskām atskaitēm. Sešu gadu laikā filiāles vadītājs bija Sergejs Gridņevs, apvienojot šo darbu ar savu pamatdarbu – firmas «Tilts» darbības vadīšanu.

Visus šos gadus dzīve pamatā norisa uz riteņiem. Šodien – pārbūve pie Rēzeknes, rīt «logs» ceļa iecirknī Jelgava–Krustpils, nākamajā dienā Tallinā – tilta pārbūve pie stacijas Laagedi. Mājās, uz Rīgu – ne katru dienu. Bet tur divi mazi bērni un Irina Gridņeva, kurai atsevišķa pateicība par izturību un uzticamas aizmugures nodrošināšanu vīram.

Ar laiku, kad darbu apjomi Latvijā un Igaunijā izauga, nodrošināt būvniecības vadību šajos divos reģionos vienai personai kļuva par grūtu, un tika pieņemts lēmums piemeklēt vadītāja kandidatūru no pieredzējušiem celtniekiem un uzdot tam vadīt SIA «Tilts» Igaunijas filiāli. Uzdevums izrādījās ne no vieglajiem, tādēļ uz laiku šim amatam tika norīkota filiāles galvenā grāmatvede Gaļina Baidjuk, dodot tai statusu filiāles pārzinis. Viņa īstenoja finansu darbību, veica grāmatvedības un statistikas atskaites, izmaksāja darba algas. Faktiskā objektu būvniecības vadība no 1996. gada līdz 2001. gadam palika Sergeja Gridņeva rokās.

филиала Галину Байдюк, дав ей статус заведующей филиалом. Она осуществляла финансовую деятельность, вела бухгалтерскую и статистическую отчётность, выплачивала заработную плату. Фактическое руководство строительством объектов с 1996 по 2001 год продолжало оставаться на Сергее Гридневе.

В 2001 году директором филиала назначили Михаила Фролова, прораба-мостовика из таллинской фирмы «К-мост». Грамотный, порядочный, интеллигентный, но мягкосердечный для такой работы, он пробыл директором неполных 2 года.

В настоящее время главой филиала назначен Владислав Кульков – выпускник Ленинградского строительного института, факультета «Мосты и тоннели». Знающий, энергичный, набравшийся опыта работ в системе эстонского «Автошосдора» на ремонте и строительстве искусственных сооружений на действующих автомагистралях, а также на заводском производстве мостовых железобетонных конструкций, он является перспективным мостостроителем, на деле доказавшим дееспособность возглавляемого им коллектива эстонского филиала компании «Тилтс».

Начиная с 2003 года, в планах строительства и реконструкции филиала появляются сложные и объёмные сооружения, стоимостью от полутора до пяти миллионов крон (250 000 латов). Это: железнодорожные мосты станции Кехра, мост через реку Ahja на участке Таллин–Тапа, пешеходный мост станции Валга, железнодорожный путепровод на улице Эндла в Таллине (стоимостью более 5 миллионов крон), труба Балтийской электростанции.

Если в первые десять лет деятельности эстонского филиала ежегодно в работе было по два-три-четыре объекта небольших объёмов строительства и сметной стоимости, то в следующие десять лет объём работ постепенно возрастает. Прослеживается тенденция, когда количество ежегодно сдаваемых объектов увеличивается до десяти и более, а их стоимость доходит до нескольких миллионов эстонских крон.

Таким стал проект «Реставрация каменного моста «Konuvere»» на старом Рижском шоссе. Стоимость строительно-реставрационных работ составила 15 миллионов 383 тысячи эстонских крон. Проект реставрации был разработан проектной

2001. gadā par filiāles direktoru norīkoja Mihailu Frolovu, darbu vadītāju – tiltu būvnieku no Tallinas firmas «K-most». Izglītots, kārtīgs, inteliģents, bet ar pārāk mīkstu sirdi tādam amatam; direktors viņš bija nepilnus 2 gadus.

Tagad par filiāles vadītāju norīkots Vladislavs Kuļkovs – Ļeņingradas būvniecības institūta «tilti un tuneļi» fakultātes beidzējs. Zinošs, enerģisks, darba pieredzi ieguvis Igaunijas «Avtošosdor» sistēmā mākslīgo būvju remontos un būvniecībā uz funkcionējošām automaģistrālēm, kā arī tiltu dzelzsbetona konstrukciju rūpnīcu ražotnē, viņš ir perspektīvs tiltu būvnieks, darbā pierādījis pārvaldāmās kompānijas «Tilts» Igaunijas filiāles kolektīva rīcībspēju.

Sākot ar 2003. gadu, filiāles būvniecības un rekonstrukcijas plānos parādījās sarežģītas un apjomīgas būves, ar vērtību no pusotra līdz pieciem miljoniem kronu (250 000 latu). Tās ir stacijas Kehra dzelzceļa tilti, tilts pār upi Ahja ceļa iecirknī Tallina–Tapa, stacijas Valga gājēju tilts, dzelzceļa pārvads uz Endlas ielas Tallinā (vērtība vairāk par 5 miljoniem kronu), Baltijas elektrostacijas caurule.

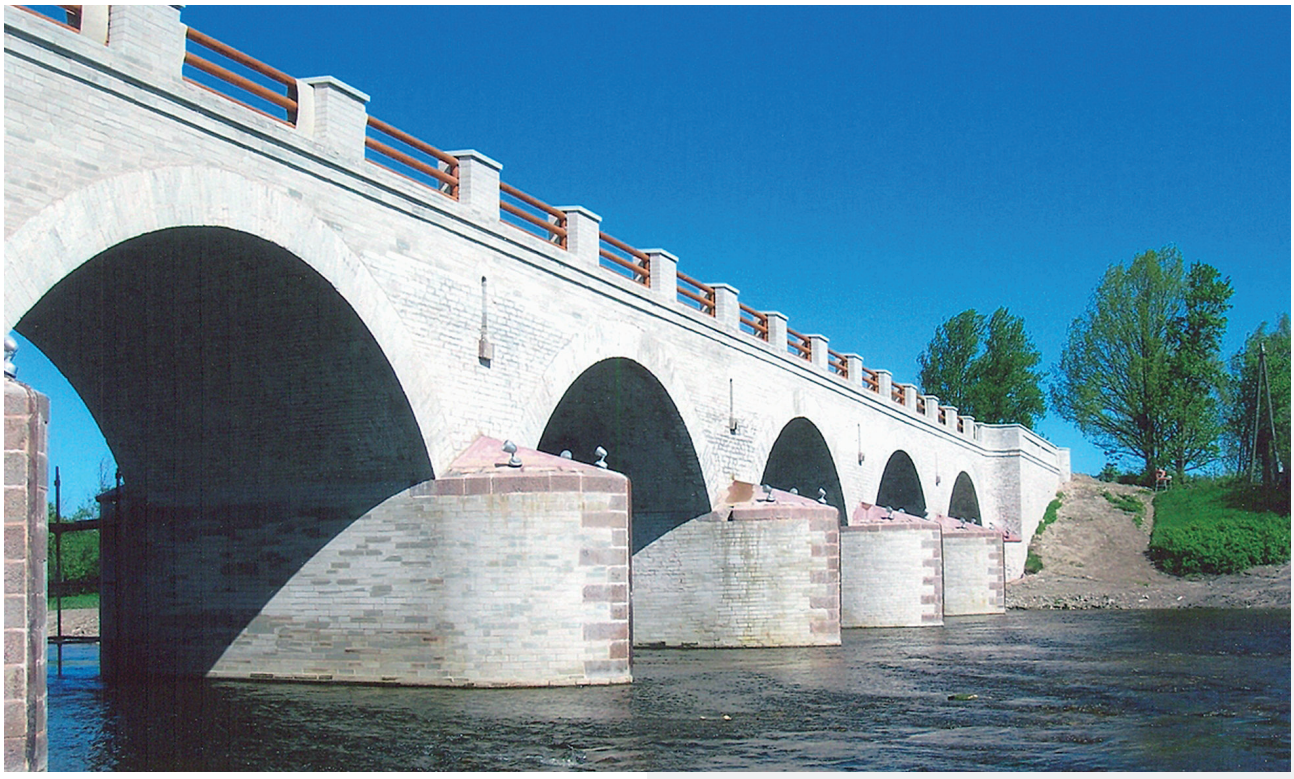
Ja Igaunijas filiāles pirmajos desmit darbības gados ik gadu darbā bija pa diviem, trim, četriem objektiem ar nelielu būvniecības apjomu un tāmes vērtību, tad nākamajos desmit gados darbu apjoms pamazām pieaug. Tiek novērota tendence, kad ik gadu nododamo objektu daudzums palielinās līdz desmit un vairāk, un to vērtība nonāk līdz vairākiem miljoniem Igaunijas kronu.

Par tādu kļuva projekts «Akmens tilta «Konuvere»» restaurācija uz vecās Rīgas šosejas. Celtniecības-restaurācijas darbu vērtību sastādīja 15 miljoni 383 tūkstoši Igaunijas kronu. Restaurācijas projektu izstrādāja filiāles projektēšanas grupa Valērija Volkova un Natālijas Potjohinas vadībā. Grupas sastāvā bija un projekta risinājumu izstrādē aktīvi piedalījās Nadežda Sosnina un Ludmila Ševčenko. Tilts uz ceļa Tallina–Rīga miestā Konuvere bija uzbūvēts tālajā 1860. gadā no vietējiem akmeņiem – dolomītkaļķakmens, kuru varēja iegūt netālajā karjerā, kas kalpoja Igaunijas ceļinieku vajadzībām un kalpo arī mūsdienās. Tikai ledusgrieži, kas varēja izturēt lielās slodzes pavasara plūdos, bija izbūvēti no masīviem granīta akmeņiem. Vecie meistari tik prasmīgi pielāgoja no dolomīta skalas izcirstos akmeņus, ka balstu un arku mūrim nebija vajadzīgs maisījums līmēšanai. Izpētot arhīva datus, projektētāji uzzināja, ka tilta pirmais remonts

Реставрированная трёхочковая труба водоотводного канала Балтийской Электростанции в городе Нарва. 2004 год.
Baltijas elektrostacijas ūdens novadkanāla rekonstruētā trīsacu caurteka pilsētā Narva. 2004. gads.

Пешеходный мост через железнодорожные пути на станции Валга. 2005 год.
Gājēju tilts pār dzelzceļa sliežu ceļiem stacijā Valga. 2005. gads.

Новые технологии мостостроения. Сооружение пешеходного тоннеля из тонколистовой профилированной стали на шоссе Таллинн–Тарту–Выру–Лухамаа 186 км. Вверху: идёт монтаж секций тоннеля. Внизу: тоннель открыт – 2007 год.
Tiltu būvniecības jaunās tehnoloģijas. Gājēju tuneļa būvniecība no plānlokšņu profilēta tērauda uz šosejas Tallina–Tartu–Viru–Luhamaa 186.km. Augšā: iet tuneļa sekcijas montāža. Apakšā: tunelis atvērts. 2007. gads.

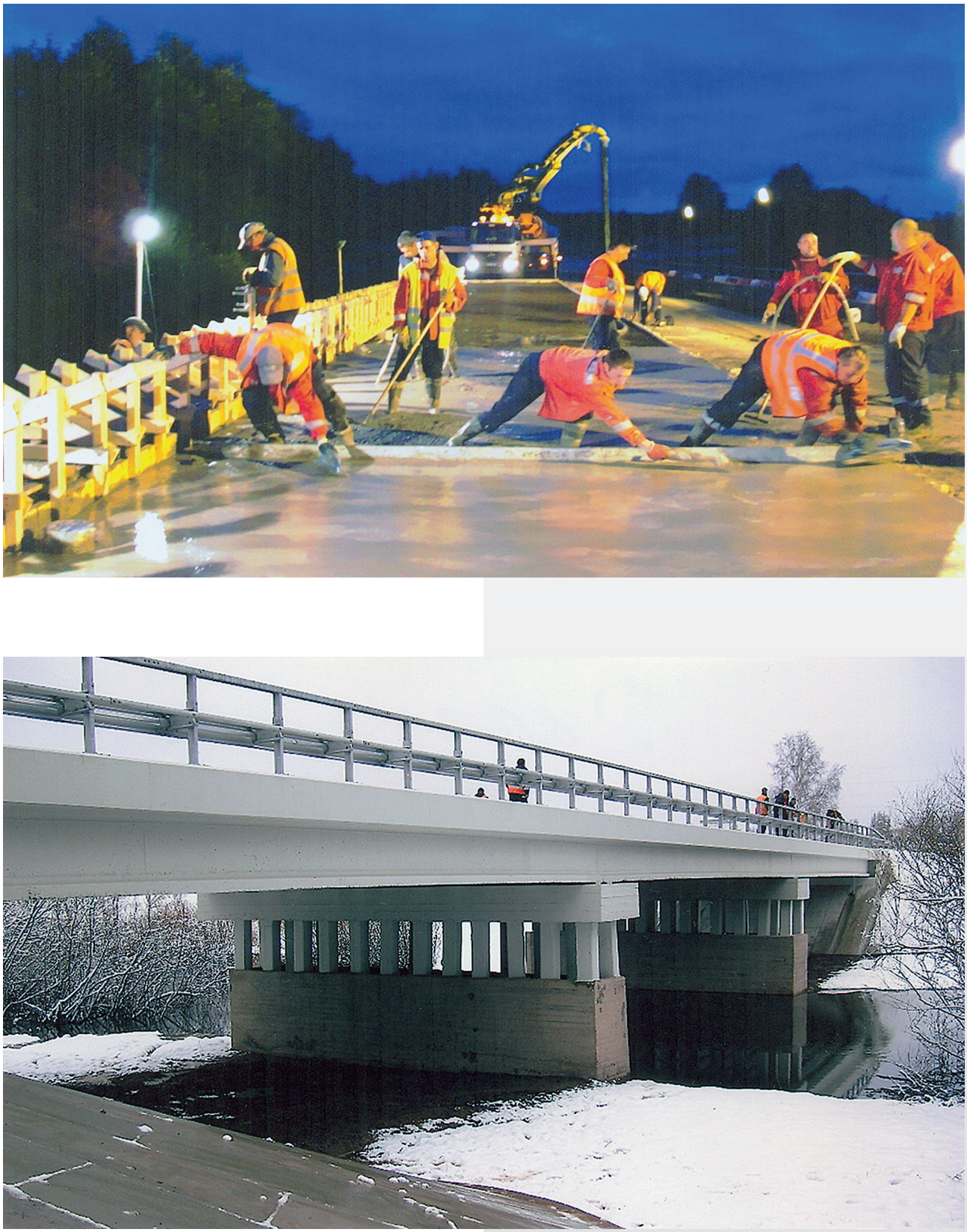


Отреставрированный каменный арочный мост Конувере на 14 км шоссе Таллинн –Рига. 2006–2007 гг.
Rekonstruētais akmens arku tilts Konuvere uz šosejas Tallina–Rīga 14.km. 2006.–2007. g.

Реконструкция подвесных мостов «Стаадиони» и «Лауристини» в городе Кехра 2007–2008 гг.
Piekartiltu «Staadioni» un «Lauristini» rekonstrukcija pilsētā Kehra. 2007.–2008. g.

Отремонтированный железнодорожный путепровод через Рижское шоссе в городе Тарту.
2006 год. Колёсная нагрузка на путепроводе.
Atremontētais dzelzceļa pārvads pār Rīgas šoseju pilsētā Tartu. 2006. gads. Riteņu slodze uz pārvada.

Переустройство моста Игавере с подходами на 109 км шоссе Йыхви –Тарту–Валга. 2005–2006 гг.
Tilta Igavere ar pieejām pārbūve uz šosejas Ijvi–Tartu–Valga 109.km. 2005.–2006. g.



Капитальный ремонт моста Виласки через реку Вяйке Эмайыги под Валгой. Проектирование и ремонт Эстонского филиала. 2009 год. Вверху: работы на мосту шли круглые сутки. Внизу: ремонт моста закончен.
Vilaski tilta pār upi Vaike Emajogi pie Valgas kapitālais remonts. Igaunijas filiāles projekts un remontdarbi. 2009. gads. Augšā: darbi uz tilta tika veikti visu diennakti. Apakšā: tilta remonts pabeigts.

Мост «Вабадусе» – «Свободы» в городе Тарту 2008–2009. гг. Вверху: идёт сооружение упорной пяты арки. Внизу: мост отлично вписался в городской ландшафт.
Tilts «Vabaduse» (Brīvības) pilsētā Tartu. 2008.–2009. g. Augšā: tiek veikta arkas atbalstpēdas izbūve. Apakšā: tilts lieliski iekļāvās pilsētas ainavā.

Реновационные работы на железнодорожном мосту через реку Амме 417,58км участка Тапа–Тарту ведут рабочие Эстонского филиала компании «Тилтс». Руководитель проекта Алексей Беляцкий.
Kompānijas «Tilts» Igaunijas filiāles darbinieki veic renovācijas darbus uz dzelzceļa tilta pār upi Amme ceļa iecirkņa 417,58.km. Projekta vadītājs Aleksejs Beļackis.

группой филиала во главе с Валерием Волковым и Натальей Потехиной. В состав группы вошли и активно участвовали в разработке проектных решений Надежа Соснина и Людмила Шевченко. Мост на дороге Таллин–Рига в местечке Konuvere был построен в далёком 1860 году из местного камня – известняка-доломита, добываемого в расположенном неподалёку карьере, служащем для нужд эстонских дорожников и в настоящее время. Только ледорезы, выдерживающие огромные нагрузки во время весенних паводков, были сделаны из массивных гранитных камней. Старые мастера так искусно подгоняли вырубленные из доломитовой скалы камни, что кладка опор и арок не требовала склеивающего раствора. Изучая архивные данные, проектировщики узнали, что первый ремонт моста был произведён после его пятидесятилетней службы, только в 1909 году. Перед началом второй мировой войны – второй ремонт с расширением проезжей части за счёт добетонирования по краям моста консолей

tika veikts pēc tā piecdesmit gadu kalpošanas, tikai 1909. gadā. Pirms otrā pasaules kara sākuma – otrs remonts ar brauktuves paplašināšanu uz piebetonēšanas rēķina pa tilta konsoļu malām ar gājēju ietvēm. Līdz 1990. gadam tilts tika ekspluatēts kā autotransporta tilts, bet ar blakus izvietotās ātrgaitas automaģistrāles Tallina–Rīga ar jauno tiltu nodošanu ekspluatācijā, autotransporta kustība pa to tika slēgta, un tas kalpoja tikai gājējiem. 1998. gadā daļēji sabruka arkas laidums no Pērnavas puses, un tilts tika pilnībā slēgts. Lēmums par tilta «Konuvere» restaurāciju tika pieņemts, jo šis vēsturiskais tilts bija arhitektūras piemineklis un XIX gadsimta tiltu būvnieku sasniegums. Igaunijas filiāles projektētāji un būvnieki ar godu paveica restaurāciju ar sarežģīto uzdevumu.

Pat labi saglabājušos upes balstu pamatus, kuri balstās uz ozola salaidumiem zem ūdens upes gultnē, tika nolemts aplikt ar «dzelzsbetona apvalku», lai garantētu tiltam vēl ilgu dzīvi. Tilta arku akmens mūri

с пешеходными тротуарами. До 1990 года мост эксплуатировался как автомобильный, но с вводом в эксплуатацию проложенной рядом скоростной автомагистрали Таллин–Рига с новым мостом, автомобильное движение по нему было закрыто, и он служил только пешеходам. В 1998 году произошло частичное обрушение арочного пролёта со стороны Пярну, и мост был полностью закрыт для движения. Решение о реставрации моста «Konuvere» было принято в связи с тем, что этот исторический мост является памятником архитектуры и достижением мостостроителей XIX века. Проектировщики и строители эстонского филиала «Тилтс» с честью справились с непростой задачей реставрации.

Даже хорошо сохранившиеся фундаменты русловых опор, покоящиеся на дубовых сплотках, под водой в русле реки, было решено взять в «железобетонную рубашку», чтобы гарантировать мосту ещё долгую-долгую жизнь. Каменную кладку арок моста восстанавливали на «тощем» цементно-песчаном растворе, содержание цемента в котором составляло всего 10% от объёма песка.

Славно потрудилась на этом объекте бригада ветерана OÜ «Tilts Eesti» – Юрия Шмелькова. Костяк бригады составляли квалифицированные мостовики: электрослесарь Анатолий Пазлевич, плотник-каменщик Валерий Остапенко.

В настоящее время эстонский филиал – это дружная и профессиональная команда, сплав молодости и опыта, способная самостоятельно решать вопросы проектирования и строительства транспортных объектов региона.

Опорой руководства филиала являются молодые, но уже набравшие производственного опыта руководители строительства объектов – Алексей Беляцкий, Евгений Синельник, Ааре Рохтла.

Сложилась в филиале и действенная группа проектировщиков. Только за последние 5 лет, начиная с 2004 года, группой сделаны 32 проекта ремонтов, реконструкций и реставраций мостов, виадуков и водопропускных труб по всей территории Эстонии от Нарвы, Тарту, Выру, Пярну – до Таллинна. Наиболее объёмные и сложные по инженерным решениям проекты:

- реконструкция шоссейных мостов гидроузла Räpina;
- ремонт пешеходного моста Sõrpuse (мост Дружбы) в Тарту;

Мост «СЫПРУСЕ» (мост «Дружбы») через реку Нарва на границе между Эстонией и Россией обстроен висячими подмостями. Начинается капитальный ремонт. 2010 год.
Tilts «Sopruse»(tilts «Draudzība») pār upi Narva uz robežas starp Igauniju un Krieviju apbūvēts ar piekarturām. Sākas kapitālais remonts. 2010. gads.

atjaunoja ar «liesu» cementa-smilts maisījumu, kura sastāvā cementa saturs tikai 10% no smilšu apjoma.

Šajā objektā lieliski pastrādāja OŪ «Tilts Eesti» veterāna Jurija Šmeļkova brigāde. Brigādes kodolu sastādīja kvalificēti tiltu būvnieki: elektroatslēdznieks Anatolijs Pazlevičs, namdaris – mūrnieks Valērijs Ostapenko.

Tagad Igaunijas filiāle – tā ir draudzīga un profesionāla komanda, jaunības un pieredzes sakausējums, spējīga pastāvīgi risināt reģiona transporta objektu projektēšanas un būvniecības jautājumus.

Filiāles vadības balsts ir jaunie, bet jau ražošanas pieredzi ieguvušie celtniecības objektu vadītāji – Aleksejs Beļackis, Jevgēnijs Siņeļņiks, Aare Rohtla.

Filiālē izveidojās darbīga projektētāju grupa. Tikai pēdējos 5 gados, sākot no 2004. gada, grupa izstrādāja 32 projektus tiltu, viaduktu un ūdens caurteku remontam, rekonstrukcijai un restaurācijai pa visu Igaunijas teritoriju no Narvas, Tartu, Viru, Pērnavas līdz Tallinai. Pēc inženieru risinājuma apjomīgākie un sarežģītākie projekti:

- Räpina hidromezgla šoseju tiltu rekonstrukcija;
- gājēju tilta Sõrpuse (Draudzības tilta) Tartu remonts;
- viadukta Aseri pārbūve, šoseja Tallina–Narva;

- перестройка виадука Aseri, шоссе Таллин–Нарва;
- строительство пешеходного моста Reopalu, шоссе Пярну–Пайде–Сымеру;
- транспортный узел ГРЭС Иру-Лоо с железнодорожным виадуком на Петербургском шоссе (объём проектных работ 1 575 000 ЕЕК);
- перестройка моста ALA на автомагистрали № 6 Валга–Уулу;
- ремонт автомобильного моста и строительство нового пешеходного моста в городе Выру;
- перекрёстки и улицы Креенхольм и Уускюла (Новая деревня), Мыйса в городе Нарва;
- реставрация Каменного моста Валкла;

Всего за эти проекты эстонским филиалом заработано почти 5 миллионов ЕЕК.

Хорошему качеству проектов, разрабатываемых Натальей Потехиной, Владиславом Будичем, Людмилой Шевченко способствовало и то, что в работу групп проектирования включались, а фактически руководили разработкой конкретных проектов, директор филиала Владислав Кульков и начальник ПТО Надежда Соснина. За годы существования филиала в разных уголках Эстонии на железнодорожных и автомобильных магистралях реконструировано, отремонтировано и построено более ста мостов, водопропускных труб, путепроводов, свайных фундаментов и других объектов транспортной инфраструктуры.

Настоящим достижением Таллинского филиала последних лет стало строительство нового моста «VABADUSE» через реку Эмайыги в городе Тарту. Об этом объекте хочется рассказать подробнее.

Новый городской автодорожный мост был запроектирован на месте существующего пешеходного моста арочной конструкции, на котором пешеходы до середины реки поднимались в гору, а дальше шли под уклон, в зимних условиях с трудом удерживаясь на ногах. Во времена, предшествующие пешеходному мосту, на этом месте существовал гужевой деревянный трёхпролётный мост, отслуживший более 40 лет и сгоревший от искр, выбрасываемых из трубы проходившего под мостом парохода.

В те времена река ЭМА была судоходной, и по ней грузовые и пассажирские пароходики совершали регулярные рейсы.

Проект нового моста был разработан Санкт-Петербургским институтом ООО «ТРАНСМОСТ». Автор проекта – известный и авторитетный

- gājēju tilts Reopalu būvniecība, šoseja Pērnava–Paide–Simeru;
- transporta mezgls ĢRĒS Iru-Loo ar dzelzceļa viaduktu uz Pēterburgas šosejas (projektēšanas darbu apjoms 1 575 000 EEK);
- tilta ALA pārbūve uz automaģistrāles Nr.6 Valga-Uulu;
- autotransporta tilta remonts un jauna gājēju tilta būvniecība pilsētā Viru;
- ielu krustojumi un ielas Kreenholm un Uuskjula (Jaunais ciems), Miisa pilsētā Narva;
- Akmens tilta restaurācija Valklā.

Kopumā par šiem projektiem Igaunijas filiāle nopelnīja gandrīz 5 miljonus EEK.

Natālijas Potehinas, Vladislava Budiča, Ludmilas Ševčenko izstrādāto projektu labo kvalitāti veicināja arī tas, ka projektēšanas grupas darbam pievienojās, bet faktiski konkrēto projektu izstrādi vadīja filiāles vadītājs Vladislavs Kuļkovs un RTD priekšniece Nadežda Sosņina. Filiāles pastāvēšanas gados dažādās Igaunijas malās uz dzelzceļa un autotransporta maģistrālēm rekonstruēti, remontēti un uzbūvēti vairāk par simts tiltiem, ūdens caurtekām, pāļu pamatiem un citiem transporta infrastruktūras objektiem.

Par Tallinas filiāles pēdējo gadu īstu sasniegumu kļuva jaunā tilta «VABADUSE» pār Emaijgi upi celtniecība pilsētā Tartu. Par šo objektu gribas pastāstīt sīkāk.

Jaunais pilsētas autotransporta tilts tika projektēts esošā arku konstrukcijas gājēju tilta vietā, uz kura gājēji līdz upes vidum kāpa kalnā, bet tālāk gāja pa slīpumu, ziemas apstākļos ar grūtībām noturoties kājās. Pirms šī gājēju tilta šajā vietā bija trīslaidumu koka tilts pajūgu transportam, kas kalpoja vairāk par 40 gadiem un nodega dzirksteļu dēļ, kuras izmeta zem tilta ejošā kuģa skurstenis.

Tajos laikos upe EMA bija kuģojama, un pa to kravas un pasažieru kuģi veica regulārus reisus.

Jaunā tilta projekts tika izstrādāts Sanktpēterburgas institūtā «TRANSMOST». Projekta autors – slavens un autoritārs inženieris – projektētājs, ĻIIŽTa 70.-to gadu abiturients Staņislavs Šuļmans, kurš pastāvīgi un cieši strādā ar kompāniju «Tilts».

Tilta oriģinalitāte ir tajā, ka nesošā konstrukcija – tērauda, kārbveida šķērsgriezuma arka tradicionāli uzstādāma perpendikulāri krastiem un upes tecei, bet tilta ass, tā brauktuve šķērso upi ar leņķi 30°.

Руководители, административные и инженерно-технические работники Эстонского филиала компании «Тилтс». Слева-направо стоят: Владислав Будич – проектировщик, Владислав Кульков – директор, Валерий Волков – проектировщик, Евгений Синельник – руководитель проектов, Алексей Беляцкий – технический директор. Сидят: Надежда Соснина – проектировщик, Ульяна Гринина – секретарь, Галина Байдюк – главный бухгалтер, Наталья Потехина – проектировщик.
SIA «Tilts» Igaunijas filiāles vadītāji, administratīvie un inženiertehniskie darbinieki. No kreisās uz labo pusi stāv: projektētājs Vladislavs Budičs, direktors Vladislavs Kuļkovs, projektētājs Valerijs Volkovs, projektu vadītājs Jevgenijs Siņeļniks, tehniskais direktors Aleksejs Beļackis. Sēž: projektētājs Nadežda Sosnina, sekretāre Uļjana Griņina, galvenā grāmatvede Gaļina Bajdjuka, projektētājs Natalja Potehina.

инженер-проектировщик, выпускник ЛИИЖТа 70-х годов, Станислав Шульман, постоянно и тесно работающий с компанией «Тилтс».

Оригинальность моста состоит в том, что несущая конструкция – стальная, коробчатого сечения арка традиционно установлена перпендикулярно берегам и течению реки, а ось моста, его проезжая часть, пересекает реку под углом 30°. Таким образом, ось несущей арки расположена не вдоль оси самого моста, а по диагонали. Стальная коробчатая арка сечением 150х300 см с переменной толщиной стенок от 20 до 80 мм в замковой части стыковалась на электросварке из 12-метровых блоков, изготовленных на Воронежском мостовом заводе. Для монтажа арки из отдельных 12 блоков, весом по 45 тонн, и сварки стыков использовался опыт строительства

Tādā veidā, nesošās arkas ass izvietota ne gar paša tilta asi, bet pa diagonāli. Tērauda kārbveida arka ar šķērsgriezumu 150x300 cm ar sieniņu mainīgu biezumu no 20 līdz 80 mm slēguma daļā tiks salaista ar elektrometināšanu no 12-metrīgiem blokiem, kurus izgatavotas Voroņežas tiltu rūpnīcā. Arku montāžai no atsevišķiem 12 blokiem, ar svaru pa 45 tonnām un saduru metināšanu tika pielietota kompānijas «Tilts» celtniecības pieredze jau minētajam tiltam pār Gauju Ādažos. Arka tika montēta uz torņa tipa turām, kuras izvietotas zem arkas katras saduras, lai nodrošinātu montāžas precizitāti un elektrometināšanas kvalitāti. Torņu – turu ierīkošanai tika pielietoti pēc to izturības un stabilitātes aprēķinu veikšanas torņa celtņu sekciju elementi. Arkas slēgakmenī tika stiprināti divi pāri bieza tērauda troses – vantis ar diametru 250 mm, kuras

компанией «Тилтс» уже упоминавшегося моста через реку Гауя в Адажи. Арка собиралась на подмостях башенного типа, располагающихся под каждым стыком арки для возможности обеспечения точности сборки и качества электросварки. Для устройства башен – подмостей использовались, после проведения расчёта их прочности и устойчивости, элементы секций башенных кранов. Башни опирались на специально построенный временный мост. В замке арки крепились две пары мощных стальных канатов-вант диаметром 250 мм, поддерживающих в двух местах неразрезное, предварительно напряжённое железобетонное пролётное строение шириной 14,5 и длиной 80 метров, одним махом, без промежуточных опор перекрывающее всю реку.

Мост органично вписался в ландшафт старинного города, придав ему, благодаря новаторскому конструктивному решению, современный прогрессивный вид.

При решении сложных технических задач, таких как строительство нестандартного, необычной конструкции моста, несомненно растёт мастерство и приобретается бесценный опыт руководителей строительства объекта, технического персонала и рабочих специалистов.

С наилучшей стороны показали себя руководитель проекта Алексей Беляцкий и строймастера Константин Воротилов, Сергей Родин, Сергей Балабинский.

Активно и эффективно решали практические задачи стройки работники технического отдела филиала, такие, как ветеран мостостроения Тамара Зотова. Добросовестно и даже самоотверженно трудились на строительстве моста передовые рабочие эстонского филиала: монтажник и электрослесарь Геннадий Ивинский, плотник-бетонщик Игорь Логинов, сварщик-монтажник Виктор Молчанов, отделочник бетонных поверхностей Юрий Шмельков.

Искренне благодарны всему коллективу эстонского филиала за такой образец труда мостовика, как мост «VABADUSE» в Тарту!

uzturēja divās vietās nepārtrauktu iepriekš spriegotu dzelzsbetona laiduma konstrukciju ar platumu 14,5 un garumu 80 metri, ar vienu vēzienu, bez starpbalstiem, kas pārsedz visu upi.

Tilts organiski iekļāvās vecās pilsētas ainavā, pateicoties novatoriski konstruktīvajam risinājumam, dodot tam mūsdienīgi progresīvu skatu.

Risinot sarežģītus tehniskos uzdevumus, tādus kā nestandarta, neparastas konstrukcijas tilta būvniecība, neapšaubāmi aug celtniecības objekta vadītāju, tehniskā personāla un darba speciālistu meistarība, un tie gūst vērtīgu pieredzi.

No vislabākās puses sevi parādīja projekta vadītājs Aleksejs Beļjackis un celtniecības meistari Konstantīns Vorotilovs, Sergejs Rodins, Sergejs Balabinskis.

Aktīvi un efektīvi būvniecības praktiskus uzdevumus risināja filiāles tehniskās daļas darbinieki, piemēram, tiltu būvniecības veterāns Tamāra Zotova. Apzinīgi un pašaizliedzīgi tilta būvniecībā strādāja Igaunijas filiāles progresīvie darbinieki: montētājs un elektrometinātājs Genādijs Molčanovs, namdaris – betonētājs Igors Loginovs, metinātājs – montētājs Viktors Molčanovs, betona virsmu apdarinātājs Jurijs Šmeļkovs.

Esam patiesi pateicīgi visam Igaunijas filiāles kolektīvam par tādu tilta būvnieku darba paraugu kā tilts «VABADUSE» Tartū!

VERI 3
CIGATNE 73

13. Производственно – технический отдел компании «Тилтс»
Kompānijas «Tilts» ražošanas – tehniskā daļa

Предметом постоянного внимания и заботы Правления компании был ключевой, производственно-технический отдел, занимающийся подготовкой технической документации, заявками на поставку необходимых материалов и конструкций, контролем за ходом строительства объектов и качеством этого строительства.

В разные годы коллектив ПТО комплектовался инженерно-техническими кадрами различной квалификации и опыта, но всегда учитывался принцип, чтобы наряду с молодыми, энергичными работниками в отделе были и умудрённые опытом мостостроители.

Так, в разные годы отдел возглавляли и в нём трудились: Олег Кузнецов, бывший ГИП конструкторского бюро в северо-западной зоне России, Прибалтике, Белоруссии и даже во Вьетнаме; Владислав Науменков – прошедший практику строительства в Рижском Мостоотряде № 17, опытнейший конструктор-расчётчик, и технолог сооружения мостов различных систем Юрий Чефранов, известный в кругах мостовиков бывший работник «МО-17» Вячеслав Двали, но в 2007–2009 годах так сложилось, что в отделе осталась работать одна молодёжь во главе с молодым, получившим высшее образование в университете в Великобритании, Евгением Деркачом. Стало очевидным, что при выполнении сложной задачи подготовки и контроля за ходом строительства объекта не обойтись без ошибок и «ляпсусов».

Правление принимает мудрое решение и приглашает в отдел на работу консультантом известного мостостроителя, одного из последних

Kompānijas Valdes pastāvīgas uzmanības un rūpju centrā bija noteicošā ražošanas tehniskā daļa, kas nodarbojas ar tehniskās dokumentācijas sagatavošanu, pieteikumiem par nepieciešamo materiālu un konstrukciju piegādi, objektu celtniecības gaitas un kvalitātes kontroli.

Dažādos gados RTD kolektīvs tika komplektēts ar dažādas kvalifikācijas un pieredzes inženiertehniskajiem kadriem, bet vienmēr tika ņemts vērā princips, lai darbuzdevumā ar jauniem, enerģiskiem strādniekiem būtu arī ar pieredzi bagāti tiltu būvnieki.

Tā dažādos gados nodaļu vadīja un tajā strādāja Oļegs Kuzņecovs, bijušais konstruktoru biroja PGI Krievijas ziemeļu-rietumu zonā, Baltijā, Baltkrievijā un pat Vjetnamā; Vladislavs Naumenkovs – izgājis celtniecības praksi Rīgas «Mostootrjad Nr.17»; pieredzējušais konstruktors – aprēķinātājs un tehnologs dažādu sistēmu tiltiem Jurijs Čefranovs. Bet 2007.–2009. gadā tā sanāca, ka nodaļā palika strādāt tikai jaunatne, kuru vadīja jauns, Lielbritānijas universitātē augstāko izglītību ieguvušais Jevgēnijs Derkačs. Kļuva acīmredzams, ka, izpildot objekta celtniecības sagatavošanas un tās gaitas kontroles sarežģītos uzdevumus, neiztikt bez kļūdām un misēkļiem.

Valde pieņem gudru lēmumu un aicina uz nodaļu darbā par konsultantu slaveno tiltu būvnieku, vienu no pēdējiem «mohikāņiem», bijušo tresta «Mostostroi – 5» galveno inženieri Vladimiru Dmitrijevu.

Nesteidzīgi, detalizēti un solīdi ikdienu tiek izskatīti celtniecības jautājumi, radušās grūtības un metodes izejai no tām, tiek izstrādāti reāli projekti un darbu izpildes grafiki.

Просторное, уютное помещение Производственно-технического отдела. Создаёт хорошие условия для плодотворной работы инженерно-технических работников.
Vienkārša, omulīga ražošanas-tehniskās daļas telpa. Rada labus apstākļus auglīgam inženiertehnisko darbinieku darbam.

«могикан», бывшего главного инженера треста «Мостострой – 5» – Владимира Дмитриева.

Неспешно, обстоятельно и солидно ежедневно рассматриваются вопросы строительства, возникающие затруднения и методы выхода из них, разрабатываются реальные проекты и графики исполнения работ.

Проходит год – полтора, и в работе отдела появляется главное – уверенность в своих силах, в правильности принимаемых решений и разработок. Ветерана с почётом и благодарностью провожают на отдых.

В настоящее время отдел возглавляет недавний студент, успешно сочетавший работу на объектах компании с учёбой, способный Сергей Шкабырев, который уверенно направляет сотрудников на выполнение стоящих перед ними задач.

Paiet gads – pusotrs, un nodaļas darbā parādās pats galvenais – pārliecība par saviem spēkiem, par pieņemto lēmumu un izstrāžu pareizību. Veterānu ar godu un pateicību pavada atpūtā.

Tagad daļu vada nesens students, kas veiksmīgi savieno darbu kompānijas objektos ar mācībām, spējīgais Sergejs Škabirevs, kurš pārliecinoši virza darbiniekus uz uzdoto uzdevumu izpildi.

14. Расширение арматурного завода
Armatūras rūpnīcas paplašināšana

Было упомянуто, что в 2007 году на территории базы «Спилвес, 2а», на месте бывшего полигона изготовления железобетонных конструкций, насыщенного отработавшим, отслужившим свой век оборудованием и обветшавшими конструкциями пропарочных камер, был построен новый арматурный цех – целый завод, с лёгкими стенами, но современными станками итальянского производства; станками, оборудованными компьютерами с программированием резки, гибки арматурных стержней, изготовления сварных арматурных каркасов.

Продукция завода, благодаря высокому качеству арматурных изделий, пользуется популярностью у строительных фирм и предприятий, таких, как: AS «BMGS», SIA «RBS SKALS», SIA «ABORA», значительно пополняя доходную часть бюджета компании «Тилтс».

Начальник арматурного завода Дмитрий Межинский – грамотный, требовательный и справедливый руководитель, подобрал персонал из молодых, образованных рабочих, владеющих знанием компьютера. Это помогло успешно разрешить вопросы постоянной загруженности завода и принять решение о строительстве ещё одного цеха, где будут размещены автоматические станки:

- для производства объёмных арматурных каркасов любой формы, в том числе круглые, от 180 мм до 1500 мм в диаметре, без ограничения длины;
- станки для изготовления скоб, хомутов и других профилированных изделий любой сложности из арматурной стали, подаваемой либо из бухт, либо из прутков;
- станок для навивки спиралей из арматурных стержней диаметром от 6 до 32 мм;
- станок стыковой сварки для достижения требуемой длины стержня;

Tika minēts, ka 2007. gadā Spilves ielā 2a bāzes teritorijā, bijušā dzelzsbetona konstrukciju izgatavošanas poligona vietā, kas piesātināts ar nostrādātām, savu laiku nokalpojušām iekārtām un tvaicēšanas kameru svēršanas konstrukcijām, tika uzbūvēts jauns armatūras cehs – vesela rūpnīca ar vieglām sienām, bet ar moderniem itāļu ražojuma darbagaldiem; ar datoriem aprīkotiem darbagaldiem ar armatūras stieņu griešanas, liekšanas programmēšanu, metinātu armatūras karkasu izgatavošanu.

Rūpnīcas produkcijai, pateicoties armatūras izstrādājumu augstajai kvalitātei, ir popularitāte celtniecības firmās un uzņēmumos, tādos kā AS «BMGS», SIA «RBS SKALS», SIA «ABORA», ievērojami papildinot kompānijas «Tilts» budžeta ienākumu daļu.

Armatūras rūpnīcas priekšnieks Dmitrijs Mežinskis, prasmīgs, prasīgs un taisnīgs vadītājs, piemeklēja personālu no jauniem, izglītotiem darbiniekiem, kas pārvalda datorzinības. Tas palīdzēja veiksmīgi atrisināt jautājumus par rūpnīcas pastāvīgo noslogojumu un pieņemt lēmumu par vēl viena ceha būvniecību, kur tiks izvietoti automātiskie darbagaldi:

- apjomīgu armatūras karkasu ražošanai jebkurā formā, tai skaitā apaļus, diametrā no 180mm līdz 1500mm, bez garuma ierobežojuma;
- darbagaldi skavu, apskavu un citu jebkuras sarežģītības profilētu izstrādājumu izgatavošanai no armatūras tērauda, kas tiek padota no spolēm vai no stieņiem;
- darbagalds spirāļu uztinumam no armatūras stieņiem ar diametru no 6 līdz 32mm;
- darbagalds sadurmetināšanai, lai iegūtu nepieciešamo stieņa garumu;

Новый цех построен. Высокопроизводительные станки итальянского производства смонтированы. ГАМ – 1500 и МИНИ–СИНТЕКС. 2011 год.
Jaunais cehs ir uzcelts. Augstas ražotspējas itāļu iekārtas ir ierīkotas. GAM-1500 un Mini Syntex. 2011. gads.

- станок для производства стельной сетки способом контактной элеткросварки из предварительно выпрямленных стержней диаметром от 3 до 14 мм, перекрыв таким образом весь спектр возможностей выпускаемой арматурной продукции. Это значимо увеличит объём выпуска арматурных изделий.

Проект нового цеха уже в разработке авторитетного института «Ceļuprojekts» и через несколько месяцев начнутся строительные работы. Проект предусматривает добавить не только производственные площади, но и помещения социума – раздевалки, душевые, комнаты отдыха для рабочих и игрового спортзала. Всё это, плюс существующий тренажёрный зал значительно улучшат условия для занятий спортом и полноценного здорового отдыха всех работников компании «Тилтс».

- darbagalds tērauda režģu ražošanai ar kontakt-elektrometināšanas metodi no iepriekš taisnotiem stieņiem diametrā no 3 līdz 14mm, tādā veidā pārklājot visu izlaižamās armatūras produkcijas iespēju spektru. Tas ievērojami palielina armatūras izstrādājumu izlaišanas apjomu.

Jaunā ceha projekts jau tiek izstrādāts autoritatīvajā institūtā «Ceļuprojekts» un pēc pāris mēnešiem sāksies celtniecības darbi. Projekts paredz pievienot ne tikai ražošanas platības, bet arī telpas personālam – ģērbtuves, dušas, atpūtas telpas darbiniekiem un sporta zāle galda spēlēm. Tas viss un vēl esošā trenažieru zāle ievērojami uzlabos apstākļus sporta nodarbībām un pilnvērtīgai, veselīgai atpūtai visiem kompānijas «Tilts» darbiniekiem.

Руководитель арматурного завода Д. Межинский с операторами станков Виктором Смецким и Владимиром Бодровым обсуждают вопросы наладки и повышения надёжности их работы.
Armatūras rūpnīcas vadītājs D. Mežinskis ar iekārtu operatoriem Viktoru Smecki un Vladimiru Bodrovu apspriež iekārtu noregulēšanas un darba drošības paaugstināšanas jautājumus.

TILTS
safari kid
safari kid

15. Спортивные традиции компании «Тилтс»
Kompānijas «Tilts» sporta tradīcijas

Серьезное внимание уделяется в компании пропаганде здорового образа жизни через привлечение работников к занятиям спортом.

Долгие годы в «Тилтс» существует своя волейбольная команда. На традиционных волейбольных турнирах, проводимых ассоциацией «Dienvidu Tilts», команда всегда в тройке призеров, уступая лишь таким асам волейбола, как команды «Виадука» и «Skonto būve».

Футбольная команда «Тилтс» регулярно участвует в любительских футбольных турнирах, проводимых городскими рижскими организациями.

Многие рабочие механического цеха и, особенно, гаража любят зимнюю рыбалку.

Инженерно-технические работники увлекаются горными лыжами, играют на бильярде и в настольный теннис.

С 2004 года команда туристов «Тилтс»-а принимает участие в ежегодных спартакиадах дорожно-строительных и проектных организаций Латвийской Республики, которые проводятся уже 40-ой раз, начиная свой отсчёт с 1950 года.

Молодые спортсмены и ветераны выезжают на природу в различные живописные уголки Латвии, где в течение 2–3 дней, живя в туристских палатках, принимают участие в командных и личных соревнованиях по туристскому многоборью, ориентированию в лесу по пересечённой местности, преодолению водных преград, футболу, волейболу, различным веселым эстафетам, вызывающим улыбку (одно только перетягивание каната или «vīru mūris» чего стоит, когда четверка крепких и мужественных парней должны в течение 7–8 минут противостоять мощному водомету пожарного брандспойта).

Больших успехов в спорте пока не достигнуто, маловато опыта, делаются только первые попытки, но все ещё впереди.

Kompānijā nopietna uzmanība tiek veltīta veselīga dzīvesveida popularizēšanai, iesaistot darbiniekus sporta nodarbībās.

Daudzus gadus «Tilts» ir sava volejbola komanda. Tradicionālos volejbola turnīros, ko rīko asociācija «Dienvidu tilts», komanda vienmēr ir godalgu ieguvēju trijniekā, piekāpjoties tikai tādiem volejbola meistariem kā «Viadukts» un «Skonto būve» komandas.

«Tilts» futbola komanda regulāri piedalās futbola amatieru turnīros, ko rīko Rīgas pilsētas organizācijas.

Daudziem mehāniskā ceha un, īpaši garāžas darbiniekiem, patīk zemledus zveja.

Inženiertehniskie darbinieki aizraujas ar kalnu slēpošanu, spēlē biljardu un galda tenisu.

No 2004. gada «Tilts» tūristu komanda piedalās ikgadējās Latvijas Republikas ceļu būvnieku un projektēšanas organizāciju spartakiādēs, kuras notiek jau 40. reizi, sākot no 1950. gada.

Jaunie sportisti un veterāni izbrauc pie dabas dažādos Latvijas gleznainajos nostūros, kur 2–3 dienu laikā, dzīvojot tūristu teltīs, piedalās komandu un individuālās sacensībās par tūristu daudzcīņu, orientēšanos mežā, šķērsojot apvidus, pārvarot ūdens šķēršļus, futbolā, volejbolā, dažādās jautrās stafetēs, kas raisa smaidu (viena vien virves vilkšana vai «vīru mūris» ko dod, kad četriem spēcīgiem un vīrišķīgiem puišiem 7–8 minūšu laikā jāstāv pretī jaudīgam ugunsdzēsēju ūdensmetējam).

Lieli panākumi sportā pagaidām nav sasniegti, par maz pieredzes, tiek veikti tikai pirmie mēģinājumi, bet viss vēl priekšā.

2008. gadā «Tilts» fizkultūrieši saņēma vērtīgu dāvanu – siltu, gaišu un mājīgu sporta zāli, kur uzstādīti dažādi trenažieri, uz kuriem pēc darba vai brīvdienās var trenēt spēku un izturību, uzaudzēt muskulatūru un atbrīvoties no liekā svara, neklīstot pa pilsētu dārgas trenažieru zāles meklējumos.

Команда Компании «Тилтс» – призёр традиционного волейбольного турнира ассоциации «Dienvidu tilts» – «Южный мост». Слева – К. Конюхов, А. Иванов, М. Ольшевский, С. Гриднев, Г. Курмис, В. Баканов.
Kompānijas «Tilts» komanda – godalgu ieguvēja asociācijas «Dienvidu tilts» tradicionālajā volejbola turnīrā. No kreisās puses: K. Koņuhovs, A. Ivanovs, M. Oļševskis, S. Gridņevs, G. Kurmis, V. Bakanovs.

Традиционный туристический слёт Латвийских дорожников в «Маркуличи» – 2005 год.
Вверху: команда «Тилтс» на параде открытия. Внизу: старт командной эстафеты «Туристское ралли».
Слева – Д. Попов, А. Гриднев, Л. Рукмане, А. Иванов.
Latvijas ceļinieku tradicionālais tūristu salidojums «Mārkulīčos». 2005. gads. Augšā: «Tilts» komanda atklāšanas parādē.
Apakšā: komandas stafetes «Tūristu rallijs» starts. No kreisās puses: D. Popovs, A. Gridņevs, Ļ. Rukmane, A. Ivanovs.

Силачи из «ТИЛТС» – команда по перетягиванию каната.
Слева – К. Конюхов, А. Новиков, К. Стразд, Д. Попов, А. Машков.
SIA «Tilts» spēkavīri – virves vilkšanas komanda.
No kreisās puses: K. Koņuhovs, A. Novikovs, K. Strazds, D. Popovs, A. Maškovs.

Лучшие «повара» «Тилтс» – инженер по Охране труда Арутюн Мгдесян и начальник производственной базы – Александр Вараввa заботятся о том, чтобы питание спортсменов на туристическом слёте было высококалорийным. Почти, как «допинг».
Labākie SIA «Tilts» «pavāri»: darba drošības inženieris Arutjuns Mgdesjans un ražošanas bāzes priekšnieks Aleksandrs Varavva rūpējas par to, lai sportistu ēdiens tūristu salidojumā būtu kalorijām bagāts. Gandrīz kā «dopings».

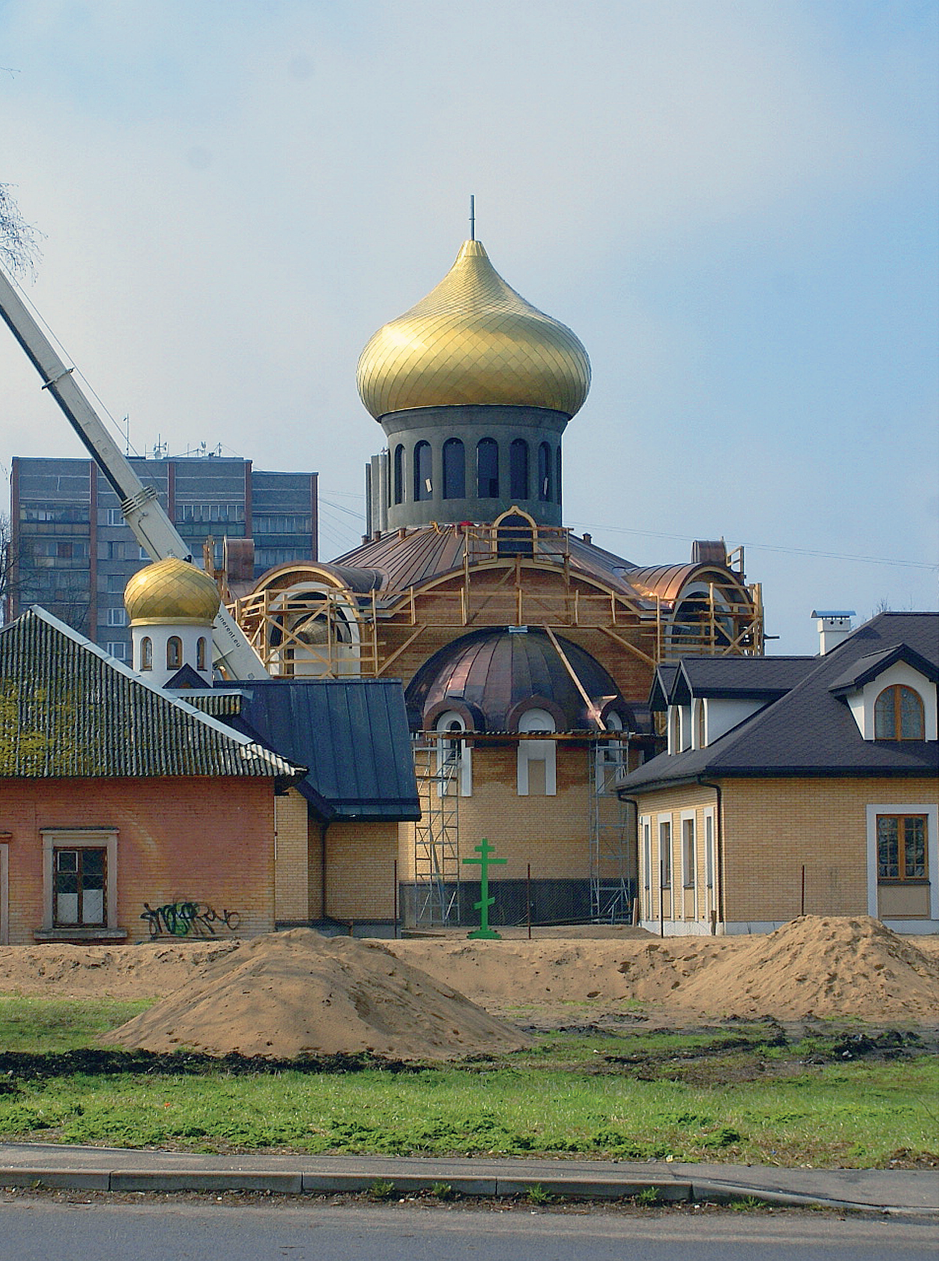
Тренажёрный зал на базе Спилвес 2А пустует только в рабочее время.
Trenažieru zāle bāzē Spilves ielā 2a, Rīgā, tukša ir tikai darba laikā.

В 2008 году физкультурники «Тилтса» получили драгоценный подарок – теплый, светлый и уютный спортзал, где установлены различные тренажеры, на которых после работы или в выходные дни можно тренировать силу и выносливость, наращивать мускулатуру и избавляться от лишнего веса, не бегая по городу в поисках дорогостоящих тренажерных залов.

Лучшими спортсменами «Тилтса» по праву считаются: волейболисты – помощник прораба Андрей Иванов и главный механик Константин Конюхов, мастер цеха железобетонных конструкций – Ольга Гайдукова, играющая на равнее с лучшими волейболистами-мужчинами, увлекающийся пейнтболом и горными лыжами начальник ПТО Евгений Деркач; капитан команды туристов, бывший чемпион по спортивной гимнастике прораб Борис Андреев; всесторонне развитый, отлично владеющий лыжами, горными и водными, лучший игрок компании «Тилтс» по спортивному бильярду – начальник первого участка Артем Гриднев; хороший волейболист и горнолыжник глава компании – Сергей Гриднев, который уже в течение многих лет занимается футболом и считает регулярные тренировки замечательным способом держать свой организм в тонусе, в хорошей форме, без чего руководить таким сложным «механизмом», как строительная компания, просто невозможно!

После трудового дня неплохо и «погонять шары», поиграть партию-другую на бильярде. Удар наносит лучший биллиардист «Тилтс» работник ЦОК Юрий Скуридин.
Pēc darba dienas nav slikti «padzenāt bumbiņas», spēlējot kādu biljarda partiju.

Par «Tilts» labākajiem sportistiem pēc taisnības tiek uzskatīti volejbolisti – darbu vadītāja palīgs Andrejs Ivanovs un galvenais mehāniķis Konstantīns Koņuhovs; ar peintbolu un kalna slēpošanu aizrāvies RTD priekšnieks Jevgēnijs Derkačs; liels čempions sporta vingrošanā ir darbu vadītājs Boriss Andrejevs; vispusīgi attīstīts, lieliski pārvalda gan kalna, gan ūdens slēpes, labākais kompānijas «Tilts» sporta biljarda spēlētājs – pirmā iecirkņa priekšnieks Artjoms Gridņevs: labs volejbolists un kalnu slēpotājs kompānijas vadītājs – Sergejs Gridņevs, kurš jau daudzu gadu garumā nodarbojas ar futbolu un regulārus treniņus uzskata par lielisku veidu turēt savu organismu tonusā, labā formā, bez kā tāda sarežģīta «mehānisma» kā celtniecības kompānija vadīšana vienkārši nav iespējama!



16. Благотворительная деятельность компании «Тилтс»
Kompānijas «Tilts» labdarība

Значительную часть доходов компании Правление расходует на социальные нужды своих работников. Это: оказание материальной помощи в экстраординарных случаях, пособие в случае рождения ребёнка в семье, подарки детям и школьникам в Новогодние праздники, оказание помощи ветеранам-мостостроителям, оплата полностью или частично обучения в высших учебных заведениях, оплата участия в спортивных мероприятиях, приобретение спортивного инвентаря и оборудования для тренажёрных залов. Компания ежегодно оформляет страхование здоровья работников пропорционально стажу работы.

Нашу материальную поддержку регулярно получают культурно-просветительные и религиозные организации Латвийской столицы – Рижский русский театр имени М. Чехова, русская библиотека, русская Православная церковь Латвии. Прихожане Рижского района Болдерая в этом году получают бесценный подарок – новый храм, строящийся в самом центре жилого массива на берегу Бульупе.

Осенью 2010 года владыка Александр, архиепископ Рижский и всея Латвии освятил на специальной церемонии комплект из девяти позолоченных больших и малых колоколов храма, отлитых из бронзы в Белоруссии на Минском заводе «Отменное литьё» на средства добровольных пожертвований простых людей Латвии и успешных бизнесменов.

Ievērojamu kompānijas ienākumu daļu Valde tērē savu darbinieku sociālajām vajadzībām. Tas ir – materiālās palīdzības sniegšana ārkārtējos gadījumos, pabalsts gadījumā, kad ģimenē piedzimis bērns, dāvanas bērniem un skolniekiem Jaungada svētkos, palīdzības sniegšana veterāniem – tiltu būvniekiem, pilna vai daļēja mācību apmaksa augstskolās, dalības apmaksa sporta pasākumos, sporta inventāra un aprīkojuma iegāde trenažieru zālēm. Kompānija ik gadu noformē darbinieku veselības apdrošināšanu proporcionāli darba stāžam.

Mūsu materiālo atbalstu saņem Latvijas galvaspilsētas kultūras, izglītības un reliģiskās organizācijas: Mihaila Čehova Rīgas Krievu teātris, krievu bibliotēka, Latvijas Pareizticīgā Baznīca. Bolderājas Pareizticīgās baznīcas draudzes locekļi šajā gadā saņem vērtīgu dāvanu – jaunu dievnamu, kurš tiek būvēts dzīvojamā masīva pašā centrā Buļļupes krastā.

2010. gada rudenī Viņa Eminence Visaugstisvētītais Rīgas un visas Latvijas Metropolīts Aleksandrs speciālā ceremonijā svētīja komplektu no deviņiem apzeltītiem lieliem un maziem dievnama zvaniem, kuri izlieti no bronzas Baltkrievijā Minskas rūpnīcā «Otmennoje litjo» par Latvijas vienkāršo cilvēku un veiksmīgu uzņēmēju ziedotiem līdzekļiem.

Возведение Храма в Рижском районе Болдерая. Вверху: стены церкви почти закончены.
Внизу: подготовка к водружению одного из золотых куполов.
Bolderājas Pareizticīgās baznīcas būvniecība, Rīgā. Augšā: baznīcas sienas gandrīz jau pabeigtas.
Apakšā: sagatavošanās viena no zelta kupolu montāžai.

TILTS
TILTS

17. Семинары и конференции
Semināri un konferences

Ежегодно и по несколько раз инженерно-технические работники компании ООО «Тилтс» принимают участие в работе различных конференций и семинаров, посвященных вопросам мостостроения.
На снимках: Делегация из Латвийских работников компании и эстонского филиала во главе с председателем правления С. Гридневым и директором Эстонского филиала В. Кульковым на международной конференции строителей автомобильных дорог стран Балтийского моря на эстонском острове Саарема в 2006 году.
Ik gadu un vairākas reizes SIA «Tilts» inženiertehniskie darbinieki piedalās dažādu konferenču un semināru darbā, kuri veltīti tiltu būvniecības jautājumiem.
Attēlos: Kompānijas Latvijas un Igaunijas filiāles darbinieku delegācija, Valdes priekšsēdētāja S. Gridņeva un Igaunijas filiāles direktora V. Kuļkova vadībā Starptautiskajā Baltijas valstu autoceļu būvnieku konferencē Igaunijas salā Sāremā. 2006. gads.

18. Наши перспективы
Mūsu perspektīvas

Мировой экономический кризис 2008–2010 годов коснулся и мостостроительной компании «Тилтс». Это выразилось в сокращении количества выставляемых на конкурсы объектов и в уменьшении объёмов работ уже строящихся сооружений. То, что ещё некоторое время назад намечалось к обязательному включению в перечень финансируемых и реализуемых объектов строительства и реконструкции, из-за недостатка средств было отложено на неопределённый срок.

Так случилось с большим по объёму работ и очень нужным городу объектом – второй очередью путепровода «Вайрога». В целях экономии бюджетных денег финансирование первоначально резко сократили, а потом и вовсе заморозили.

Правление компании поддержало и одобрило идею председателя о том, что в таких условиях целесообразно расширить сферу своей деятельности, не ограничиваясь строительством мостов, освоить смежную отрасль – автодорожное строительство. Это давало возможность вести строительство моста или путепровода вместе с подходами собственными силами, не привлекая субподрядчиков для выполнения дорожных работ на подъездах к мосту и асфальтирования проезжей части. Решено – сделан! Организовали дорожный участок. Во главе его поставили опытного, известного в Риге дорожника Арниса Калнышканса. Надеемся, что в скором времени участок будет вносить свой весомый вклад в успешную, рентабельную работу компании ООО «Тилтс».

Ещё одна задумка на перспективу – создать участок общестроительных работ промышленно-гражданского строительства.

ООО «Тилтс» давно производит такие работы, но только до уровня «нулевого цикла», ставит свайные основания и основания из буровых столбов, железобетонные ростверки, фундаменты, стены

2008.–2010. gada pasaules ekonomiskā krīze skāra arī tiltu būvniecības firmu «Tilts». Tas izpaudās konkursos iesniedzamo objektu daudzumu samazināšanā un jau būvējamo objektu darbu apjomu samazināšanā. Tas, ko vēl pirms kāda laika bija paredzēts obligāti iekļaut finansējamo un realizējamo celtniecības un rekonstrukcijas objektu sarakstā, līdzekļu trūkuma dēļ tika atlikts uz nenoteiktu laiku.

Tā notika ar lielu pēc darbu apjoma un pilsētai ļoti vajadzīgu objektu – pārvada «Vairogs» otro kārtu. Ar mērķi ekonomēt budžeta naudu sākumā finansējumu strauji samazināja, bet pēc tam iesaldēja pavisam.

Kompānijas valde atbalstīja un akceptēja priekšsēdētāja ideju, ka tādos apstākļos ir mērķtiecīgi paplašināt savas darbības sfēru, neaprobežojoties ar tiltu būvniecību, apgūt saskarīgo nozari – autoceļu būvniecību. Tas deva iespēju veikt tilta vai pārvada būvniecību kopā ar pieejām pašu spēkiem, nepiesaistot apakšuzņēmējus ceļu darbu veikšanai uz tilta pieejām un brauktuves asfaltēšanai. Nolemts – darīts. Organizēja ceļu iecirkni. Tā vadībai iecēla pieredzējušu, Rīgā pazīstamu ceļinieku Arni Kalniškānu. Ceram, ka drīzā laikā iecirknis nesīs savu nozīmīgo ieguldījumu veiksmīgā, rentablā SIA «Tilts» kompānijas darbā.

Vēl viena iecere perspektīvā – izveidot rūpnieciskās – civilceltniecības vispārīgo būvniecības darbu brigādi.

SIA «Tilts» sen veic tādus darbus, bet tikai līdz «nulles cikla» līmenim, liek pāļu pamatus un pamatus no urbpāļiem, dzelzsbetona režģžogus, pamatus, sienas un pagrabu pārsegumus. Bet ir jēga turpināt būvēt iesākto objektu pašiem arī tālāk – sienas, pārsegumus, jumta segumus, logus, durvis. Šī projekta īstenošanas sākums jau likts. Urbšanas darbu iecirknim noformēta celtnieku grupa, kas pagaidām veic darbus labdarības sponsorēšanas objektā – pareizticīgo baznīcas būvniecība Bolderājā, Rīgā.

и перекрытия подвалов. А имеет смысл продолжать строить начатый объект самим и дальше – стены, перекрытия, кровлю, окна, двери. Начало осуществления этого проекта уже положено. При участке буровых работ сформирована группа строителей, которая пока ведёт работы на благотворительном спонсорском объекте – строительстве православной церкви в Рижском районе Болдерая.

В 2009 году организован новый Литовский филиал ООО «Тилтс». И вот он уже участвует в конкурсах за право строить объекты на территории соседнего государства. Один объект уже задействован. Бригада буровиков участка Алексея Баканова под руководством мастера Александра Петруция сооружает фундаменты на буровых сваях новой литовской теплоэлектростанции в городе Электренай. Выигран конкурс на реставрацию двух арочных мостов комбинированной каменно-железобетонной конструкции. Это три арки длиной в 41 метр и пять арок длиной 82 метра через реки Смелталес и Шиша на железнодорожном участке Клайпеда–Пагегяй. Сейчас готовятся документы для заключения договора с Литовской железной дорогой, который должен ускорить работу на этих ответственных, нестандартных, требующих серьёзной технической подготовки и точного соблюдения технологии, объектах. На эту сложнейшую реконструкцию в Литву руководство «Тилтс» направило бригаду рижского участка № 1, поставив перед его начальником Артемом Гридневым цель – своевременный ввод объекта, как приоритетную, первостепенную задачу!

Латвия, Эстония, теперь Литва! Расширяется география регионов, где трудятся работники компании. Усилия руководителей компании, её правления не проходят даром, и это вселяет надежду, что ООО «Тилтс» будет и дальше работать, наращивая мощности, выполняя всё большие объёмы работ, не останавливаясь на достигнутом!

Расширение и модернизация производственной базы, организация новых строительных участков, автодорожного и промышленно-гражданского строительства, расширение географии строительного рынка – организация Литовского филиала ООО «Тилтс» – всё это свидетельство того, что мостостроительная компания «Тилтс» не стоит на месте, а развивается, и будет – ЖИТЬ ДОЛГО И СЧАСТЛИВО!

2009. gadā organizēta jauna SIA «Tilts» Lietuvas filiāle, kas jau piedalās konkursos par tiesībām būvēt objektus kaimiņu valsts teritorijā. Viens objekts jau darbojas. Alekseja Bakanova iecirkņa urbšanas darbu speciālistu brigāde meistara Aleksandra Petrucija vadībā pilsētā Elektrenai jaunajai Lietuvas siltumelektrostacijai būvē pamatus uz urbpāļiem. Uzvarēts konkursā par divu kombinētu akmens – dzelzsbetona konstrukciju arku tiltu restaurāciju. Tās ir trīs arkas ar garumu 41 metrs un piecas arkas ar garumu 82 metri pār upēm Smeltales un Šiša dzelzceļa iecirknī Klaipēda–Pagegiai. Tagad tiek gatavoti dokumenti līguma noslēgšanai ar Lietuvas dzelzceļu, kuram jāpaātrina darbs šajos atbildīgajos, nestandarta objektos, kam nepieciešama nopietna tehniskā sagatavošana un precīza tehnoloģijas ievērošana. Latvija, Igaunija, tagad Lietuva! Paplašinās reģionu ģeogrāfija, kur strādā kompānijas darbinieki. Kompānijas vadītāju, tās valdes piepūle nav veltīga, un tas dod cerību, ka SIA «Tilts» strādās arī turpmāk, palielinot jaudu, izpildot visus lielos darbu apjomus, neapstājoties pie sasniegtā!

Ražošanas bāzes paplašināšana, jaunu celtniecības iecirkņu, autoceļu un rūpnieciskās – civilceltniecības organizēšana, celtniecības tirgus ģeogrāfijas paplašināšana – SIA «Tilts» Lietuvas filiāles dibināšana – tas viss ir apliecinājums tam, ka tiltu celtniecības kompānija «Tilts» nestāv uz vietas, bet attīstās, kas nozīmē – DZĪVOT ILGI UN LAIMĪGI!

ООО «Тилтс» освоил и совершенствует новую технологию геотермального бурения для устройства отопления индивидуальных объектов за счет тепла подземных вод, для чего приобрел немецкую буровую установку PRAKLA-RB-8. Бригада молодых бурильщиков успешно работает под руководством главного энергетика ООО «Тилтс» Игоря Юткина.
SIA «Tilts» ir apguvusi un joprojām pilnveido jauno ģeotermālās urbšanas tehnoloģiju apkures ierīkošanai individuālos objektos, kas darbojas pateicoties siltajiem pazemes ūdeņiem. Tika iegādāta vācu urbšanas iekārta PRAKLA-RB-8.
Jauno urbēju brigāde veiksmīgi darbojas SIA «Tilts» galvenā enerģētiķa Igora Jutkina vadībā.

Послесловие
Pēcvārds

Пока писалась эта книга, время не стояло на месте, а семимильными шагами двигалось вперёд. Литовский филиал возглавил опытный практик мостостроения, проработавший не только в Литовской Республике, но и на сложных, больших объектах БАМ-а – Иван Павлов. И вот уже филиал увеличивает годовой объём выполнения на сумму более двух миллионов, производя работы по:

- Реконструкции каменно-арочных мостов на железнодорожной линии Клайпеда–Пагегяй.
- Реконструкция автодорожного моста через реку Меркис на 17 км шоссе Баушай–Акменине.

Kamēr grāmata tika rakstīta, laiks nestāvēja uz vietas, bet ar septiņjūdžu zābakiem gāja uz priekšu. Lietuvas filiāli vada pieredzējis tiltu būvniecības praktiķis, kas strādājis ne tikai Lietuvas Republikā, bet arī sarežģītos, lielos BAM objektos – Ivans Pavlovs. Un, lūk, filiāle jau palielina gada izpildes apjomu par vairāk kā diviem miljoniem, izpildot:

- Akmens – arku tiltu rekonstrukciju uz dzelzceļa līnijas Klaipēda–Pagegiai.
- Autotransporta tilta pār upi Merkis rekonstrukciju uz šosejas Baušai–Akamenine 17 km.

4-й участок дорожных работ ведет укладку асфальта на автодороге Р-121 Тукумс–Кулдига, участок Сати-Зэмите. Сентябрь 2011. года.
4. ceļu darbu iecirknis veic asfalta ieklāšanu autoceļā P-121 Tukums–Kuldīga posmā Sāti–Zemīte. 2011. gada septembris.

- Реконструкция эстакад Каунас–Паланга на автодороге Е85 Вильнюс–Каунас–Клайпеда;

Дорожно-строительный участок под руководством нового начальника Гатиса Скурба, укомплектовался руководителями среднего звена – прорабами и мастерами, такими как, Мартыньш Лиепа, Лаурис Князь, Эрик Сакалаускс.

Для участка была приобретена и высокопроизводительная дорожно-строительная техника: асфальто-укладчик, бульдозер «COMATSU», катки для уплотнения грунта и укатки асфальта, два мощных полутора-кубовых экскаватора «VOLVO», фронтальный погрузчик с ковшом объёмом 3,5 м³, гудранатор, тягач с самосвальным прицепом, перевозящим сразу 26 тонн грунта, три четырнадцати-кубовых самосвала «IVECO».

В 2011 году работы развернулись на трёх объектах, крупнейшие из которых:

Реконструкция автодороги Тукумс–Кулдига – десяти километровый участок и реконструкция магистральной улицы в городе Акнисте.

Рижская Дума нашла возможность профинансировать окончание работ по путепроводам Вайрога и Проспекта Межа, и вот уже движение транспорта по ним открыто. Сданы в постоянную эксплуатацию и арочные железнодорожные мосты в Литве под Клайпедой.

Развитие компании «Тилтс» идёт
по намеченному пути!

Литовский участок набирает обороты.
Железнодорожный мост на участке Паневежис–Даугавпилс через реку Вешинта.
Lietuvas filiāle uzņem apgriezienus.
Dzelzceļa tilts pāri upei Vešinta posmā Panevežis–Daugavpils.

- Estakāžu Kaunas–Palanga rekonstrukcija uz autoceļa E85 Viļņa–Kauņa–Klaipēda.

Ceļu – būvniecības iecirknis jaunā priekšnieka Gata Skurba vadībā tika nokomplektēts ar vidējā posma vadītājiem – darbu vadītājiem un meistariem, tādiem kā Mārtiņš Liepa, Lauris Kņazs, Ēriks Sakalausks.

Iecirknim tika iegādāta arī produktīva ceļu – būvniecības tehnika: asfalta klājējs, buldozers «COMATSU», veltņi grunts blīvēšanai un asfalta veltņošanai, divi jaudīgi (1,5 м³) «VOLVO» ekskavatori, frontāls krāvējs ar 3,5 m³ kausu, gudronators, vilcējs ar pašizgāzējpiekabi, kas pārved uzreiz 26 tonnas grunts, trīs pašizgāzēji «IVECO» ar tilpumu 14m³.

2011. gadā darbi izvērsās trīs objektos, lielākie no tiem: autoceļa Tukums–Kuldīga rekonstrukcija – desmit kilometru iecirknis un pilsētas Aknīste maģistrālās ielas rekonstrukcija. Pastāvīgā ekspluatācijā nodoti arī arku dzelzceļa tilti Lietuvā pie Klaipēdas.

Kompānijas «Tilts» attīstība iet pa paredzēto ceļu!

Реконструкция арочных железнодорожных мостов через реки Смелталес и Шиша на 11 и 50 км участка Клайпеда–Пагегяй. Основные работы выполнены участком № 1 под руководством Артема Гриднева.
Arku dzelzceļa tiltu rekonstrukcija pāri upēm Smeltales un Šiša 11 km un 50 km posmā Klaipeda–Pagegiai. Pamatdarbus izpildīja iecirknis Nr.1, kura vadītājs ir Artjoms Gridņevs.

В нашей компании работает множество семейных династий: Лабонарские, Мороз и другие. Почти три десятка трудовых династий! Это делает «Тилтс» еще более сплоченным, дееспособным и успешным! На снимке: Председатель правления Сергей Гриднев с сыном Артемом и внуком Григорием.
Mūsu kompānijā strādā daudzas ģimeņu dinastijas: Labonarski, Morozi un citi. Gandrīz trīs desmiti darba dinastiju! Tas padara SIA «Tilts» kolektīvu par vēl saliedētāku, darbības spējīgāku un veiksmīgāku! Attēlā: valdes priekšsēdētājs Sergejs Gridņevs ar dēlu Artjomu Gridņevu un mazdēlu Grigoriju.

www.tilts.lv