

асфальта. Некоторые дорожники ради экономии (денег же хочется получить больше, а потратить меньше) в смесь добавляют меньше положенного битумной эмульсии, экономят на песке и щебне. Из-за этого асфальт становится хрупким и как следствие появляются изломы, трещины и ямы.

Построить дорогу - это половина дела. Ее надо еще и содержать. В зимний период - убирать снег, мыть барьерные ограждения, возобновлять разметку, подметать и мыть улицы, менять верхний слой дорожного полотна, производить ремонт ям. Ремонт дорог - отдельная большая тема, он подразделяется на текущий, капитальный и реконструкцию. Срок службы отдельного элемента всегда меньше, чем предполагаемый срок службы всего объекта. Тут ситуация как с зубами. Если вовремя не лечить и не ухаживать за ними, вскоре придется вырывать зуб или проводить сложное лечение. Если своевременно не отремонтировать дорогу и неправильно ее обслуживать, то она быстро разрушается.

«Если ремонт выполнять по правилам, затраты будут пражаться долго» (с).

Мы очень надеемся, что вопрос о состоянии дорог в нашем районе решится как можно скорее в положительную сторону. Ведь состояние дорог - это важный аспект развития инфраструктуры и обеспечения безопасности на дорогах. Поэтому необходимо уделять должное внимание обслуживанию и ремонту дорожного покрытия, чтобы обеспечить комфортное и безопасное передвижение для всех участников дорожного движения.

Мария ТЕПЛОВА

7

Детярёв Григорий Егорович

Родился в 1908 году в городе Шемонаиха. На фронт был призван 4 марта 1942 года Шемонаихским РВК Усть-Каменогорской области. Получил медаль «За боевые заслуги» и два ранения на 1-ом Западном Украинском фронте, 359 стрелковой Ярцевской дивизии.

Во время службы получил пару худых и слабых от работы лошадей для ухода за ними. Несмотря на шаткое материальное положение части, Григорий Егорович добывал хорошее пропитание для лошадей, ухаживал за ними, и следил за тем, чтоб никто не тревожил животных, пристально следя за их состоянием.

Все-таки, несмотря на то, что Вторую мировую войну называли войной моторов, кони играли в ней немаловажную роль. И в Советской Армии, и в вермахте лошадей применяли и как транспортную силу, особенно в артиллерии. Именно упряжки в шесть лошадей всю войну без всяких жалоб и капризов тянули орудия, меняя огневые позиции батарей. Так и встают перед глазами кадры фронтовой кинохроники: красноармейцы из всех сил выталкивают застрявшую телегу со снарядами, запряжённую лошадьми. Причина такого широкого использования лошадей весьма проста - по бездорожью (особенно весной и осенью), там, где застревают любые автомобили, могли пройти только эти выносливые животные.

При проверке состояния вверенных Григорию Егоровичу лошадей, командир был удивлён порядку и чистоте амуниции в загоне, состоянию животных, про что и уведомил командование дивизии.

22 февраля 1945 года Детярёв Григорий совершил отчаянный и решительный поступок (из краткого изложения личного боевого подвига):

«Красноармеец Детярёв в дивизионе с апреля 1943 года в должности лаборанта дивизиона. За период нахождения в дивизионе показал себя смелым и решительным красноармейцем. В бою за Натън, 22 февраля 45 года, Детярёв, не считаясь с жизнью, под сильным огнём пулемётов противника доставил боеприпасы на огневую точку, чем самым, не потеряв лошадей и людей, находившихся с ним, достоин правительственной награды «Красная Звезда».

Командир 221 ОИНТД капитан Л. Базаров»

Они были настоящими очевидцами этих страшных событий и тяжёлых времен. Они были участниками и свидетелями. Они боролись за свои жизни и за жизни тех, кто был им дорог, кого они пытались уберечь. Именно поэтому их истории так важны и ценны для нас. Они заслуживают того, чтобы их помнили.

Удв Информ, №18 от 1 мая 2024г, стр 4.

