

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

КОНФЕРЕНЦИЯ ТРУДОВОГО КОЛЛЕКТИВА

25 марта прошла конференция трудового коллектива ОАО «Мосметрострой», на которой были подведены итоги выполнения обязательств Коллективного договора за 2008 год. С докладами выступили заместитель генерального директора ОАО «Мосметрострой» Н.В. Тихонов и председатель Теркома профсоюза работников Мосметростроя А.Н. Родионов. О задачах коллектива и планах по строительству метрополитена в 2009 году доложил генеральный директор Г.Я. Штерн.

Материалы конференции будут опубликованы в ближайшем номере.

НА «ДОСТОЕВСКОЙ» ЗАКОНЧЕНА ПРОХОДКА

По всему станционному комплексу «Достоевской» на март оставалось смонтировать последние 17 колец в БТП. К 30 марта эта задача была решена субподрядчиками из Транстоннельстроя.

К этому же сроку проходчики участка Николая Панова из СМУ-6 раскрыли в среднем зале последний из 18 проёмов. На станции «Марьяна Роща» пока остаются нераскрытыми 5 проёмов из 20.

«ЛОВАТ» НАБИРАЕТ СКОРОСТЬ

Стартовав 13 марта по трассе правого перегона от станции «Мякинино» в сторону «Строгино», тоннелепроходческий комплекс «Ловат» к 30 марта успел продвинуться вперед на 160 метров. Это означает, что участок Виктора Попова из ТО-6 уже выполнил мартовское задание на 160 процентов. Только за последние три дня предыдущей недели проходчики собрали 34 кольца.

К 30 марта справились со своим месячным планом и изготовители обделки для «Ловата» на Очаковском заводе ЖБК – вместо 190 колец сделано 198. С учетом достигнутой скорости тоннельщики будут расходовать их порядка трехсот в месяц. Тут и пригодится имеющийся задел в 460 колец.

ГРАНИТ И МРАМОР «ВОЛОКОЛАМСКОЙ»

Отделочники участка Игоря Зеленева из УСР уже более чем наполовину выложили гранитом платформу станции «Волоколамская». На одной из путевых стен облицовано мрамором 150 квадратных метров. Идет облицовка колонн – 5 готовы, еще 7 находятся в работе.

«Метростроевец» на второе полугодие

Первого апреля началась подписка на второе полугодие 2009 года.

Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» прежний – 24264, его можно найти в каталоге российской прессы «Почта России». Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации 205 руб. 74 коп.; до востребования – 200 руб. 94 коп.; до квартиры – 214 руб. 26 коп. Для ветеранов Великой Отечественной войны, инвалидов I и II групп стоимость подписки на нашу газету 196 руб. 50 коп. Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы.

В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев составляет 220 руб. 80 коп.

Угол наклона уже обозначен

Станция «Сретенский бульвар» второй год работает с двумя пересадками – на «Чистые пруды» и «Тургеневскую», но без выхода на Тургеневскую площадь. А к строительству большого наклона там однажды уже приступали. Это было более десяти лет назад, когда на выгороженной стройплощадке дело дошло до закачивания замораживающего раствора в скважины, пробуренные по намеченному контуру эскалаторного тоннеля. А потом заморозили саму стройку. Площадку в срочном порядке переоборудовали под автостоянку – так срочно, что даже не стали терять время на извлечение из грунта полусотни труб замораживающей системы.

Когда в прошлом году проходка наклона снова стала актуальной, очень сложно было еще раз выделить для неё место, чтобы опять не перекраивать для этого коренным образом очень непростую схему движения по площади. В конце концов, остановились на варианте, несколько отодвигающем начало наклона назад, в сторону 939-й шахты, но по той же продольной оси.

Сооружением выхода со «Сретенского бульвара» занят участок Олега Ивановича Лещенко из СМУ-5, который и в 90-е годы трудился в недрах Тургеневской площади. Он же станцию «Сретенский бульвар» пуская. И теперь вот отвечает за её прямое соединение с поверхностью.

Участок вернулся на давно знакомый отрезок Бульварного кольца осенью прошлого года. Во взаимодействии с механизаторами из СМУ-9 приступил к свайному ограждению будущего котлована для вестибюля.

– Мы же забетонировали и так называемый эллипс, с которого пред-



Начальник участка СМУ-5 О.И. Лещенко.



Фото А. ПОПОВА



Бригадир слесарей Н.А. Бутин.

ВЕСТИ СО СТРОЕК

стояло забуривать наклонные скважины, – рассказывает Олег Иванович. – Только устроить его пришлось на двух уровнях. Дело в том, что половину скважин просто невозможно было забурить с территории площадки, если работать на нулевой отметке. В таком случае

Бригадир А.Е. Антонов, слесари Р.Б. Мурадов и Н.В. Мартынов.



стрела бурового станка нависала бы над проезжей частью площади, что недопустимо. Выходом стала частичная разработка котлована на пятиметровую глубину. И уже на этом новом уровне мы подготовили вторую половину эллипса и, соответственно, ещё один шламостойник. Оттуда и забурили оставшиеся 24 скважины для труб, которые охватывают наклон снизу.

Приступить к раскрытию котлована тоже было непросто. Толщина асфальтобетонного покрытия площади составляет 80 сантиметров. Применять для его разрушения гидроударник нельзя из-за близко расположенных зданий, их стены и окна не рассчитаны на неизбежную при этом сильную вибрацию. Поэтому в ход, наряду с привычными отбойными молотками, пошла алмазная резка. Так кусками и извлекалось дорожное покрытие. А под ним проходчиков ждали грунтовые воды, потребовавшие тщательного закрепления откоса, под который и загонялись трубы. Через некоторое время и этот откос был передвинут на 15 метров вперед.

Смысл этой операции заключался в том, чтобы, не дожидаясь окон-

чания монтажа замораживающей системы, подготовить место для сборки форшахты, она станет стартовой позицией для блокоукладчика. Дополнительная разработка грунта осложнялась новым препятствием: ковш экскаватора стал наткнуться на старые наклонные трубы, оставшиеся в недрах площади с прошлого десятилетия. Они, конечно, покрылись ржавчиной, но каждая из них представляла собой систему из трёх соосных труб, заполненных к тому же бетоном. А резать их приходилось кусочками сантиметров по 30.

Когда необходимое пространство было освобождено, участок Лещенко, усиленный на время бригадой Виктора Чемерикина, тут же приступил к монтажу временных колец тоннельной обделки. В тот момент повезло с погодой. Морозы, удержавшиеся в первые мартовские дни, сократили водоприход откоса, и проходчикам удалось собрать два полных стартовых кольца при минимальном объеме откачки. Выше под тем же углом собрано десять тубинговых полуколец.

Окончание на стр. 3

Отец и сын

К профессии метростроителя и сегодня отношение уважительное. Порой, называя свое место работы, — Московский метрострой — слышишь одобрителное «О-о-о!» А Альфред Оттович Борк пришел в годы расцвета коллектива, в начале пятидесятых, когда строилась Кольцевая линия. Пришел, чтобы отдать строительству три десятка лет, да еще и направить по этой же дороге младшего сына — Виктор Альфредович Борк трудится сегодня начальником участка в СМУ-4.

Старшего Борка в коллективе еще помнят, он был прекрасным бригадиром электромонтажников, грамотным специалистом, по-настоящему любил своё дело и относился к работе не просто серьезно, а с повышенной ответственностью. К сожалению, его жизнь сложилась так, что не пришлось получить высшего образования, которое он, несомненно бы, получил при иных обстоятельствах. Сын видного немецкого коммуниста, эмигрировавшего из Германии в Россию, он оказался в Москве в пятилетнем возрасте. А в четырнадцать — без родителей, без жилья и средств к существованию. Отца Альфреда Оттовича, которого наша страна гостеприимно приняла, предоставив и работу, и шикарную квартиру в центре Москвы, арестовали в 1937 году, а маму — в 1941-м. Вот так, пытаясь спастись от фашистского режима, семья не смогла спастись от сталинских репрессий.

Скупые подробности о судьбе отца, расстрелянного через полгода после ареста, стали известны только в годы перестройки. Мама же вернулась из ссылки в пятьдесят пятом, после реабилитации. Альфред Оттович в то время трудился в КМЭ Метростроя и был уже женат на Лидии Степановне Рябовой, коменданте метростроевского общежития в Быкове. Там же, в Быкове, молодожены снимали угол.

А вот детство Виктора Альфредовича и его старшего брата Андрея проходило уже на Ленской, бывшей Медведковской улице, в метростроевской пятиэтажке, которую в народе называли красным домом, и которая считалась в районе чуть ли не небоскребом. У Борков была комната.

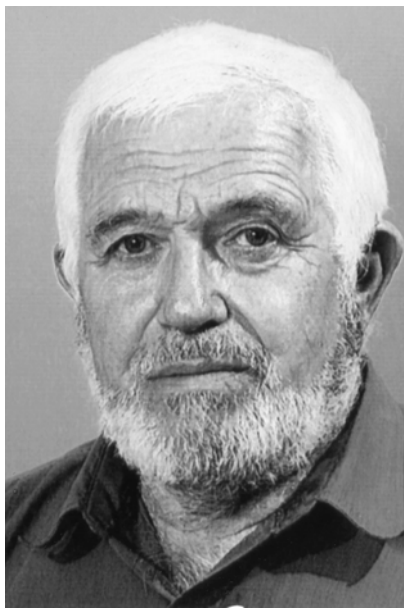
— Сюда частенько заходили в гости друзья отца, — рассказывает Виктор Альфредович. — В их числе был и Михаил Сергеевич Пуршев, который впоследствии возглавил его бригаду. А я уже встретился с ним на строительстве станции «Домодедовская».

Своим хорошим товарищем считал Альфреда Оттовича и Юрий Иванович Дюков:

— Мы называли друг друга по имени — Юрием и Альфредом. Он был контактным человеком, которого уважала бригада, строители, субподрядчики. И был не просто квалифицированным, а очень заинтересованным специалистом, любил решать сложные задачи, что касается щитов управления и панелей. Любил разбираться в механизмах и самых запутанных схемах. Но, зная больше, чем другие, заносчивым, тем не менее, никогда не был. Наоборот, делился знаниями, помогал в трудных ситуациях. Никогда не считался с личным временем, особенно в такой горячий период, как подготовка эскалатора к обкатке.

Кстати, дети Альфреда Оттовича уже в детстве познакомились с работой эскалаторов изнутри. Он не только рассказывал о метро, но и водил ребят на стройку.

Однако после окончания десяти классов Виктор Альфредович, по его же словам, работал где придется. И только после службы в армии нача-



Альфред Оттович Борк.

лась серьезная трудовая деятельность в СМП-768 и учеба в заочном Политехническом институте, куда он перевелся из МИИТа. Жизнь на колесах, командировки по всей стране...

— Так же, как и СМУ-4, СМП занимался монтажом механического и электрического оборудования, только на заводах стройиндустрии при Министрствах транспортного строительства и путей сообщения, — рассказывает Виктор Альфредович. — Я работал на монтаже мостовых и козловых кранов. И потому своим первым учителем считаю не Метрострой, а СМП и конкретно Бориса Наумовича Пустынского, начальника ПТО и затем главного инженера. В общем, записка — оттуда. Но и на Метрострое, на моей первой станции «Нахимовский проспект», руку к моему образованию приложили начальник сантехнического участка Петр Владимирович Быченков и Петр Сергеевич Петров — замечательный мастер, которого я вспоминаю всегда с особой благодарностью.

Плодотворное сотрудничество с профессионалами метростроения дало свои результаты: через четыре года на «Цветном бульваре» Виктору

Арон Петрович Рознатовский, Евгений Викторович Киришин, Владислав Николаевич Жатов и Виктор Альфредович Борк.



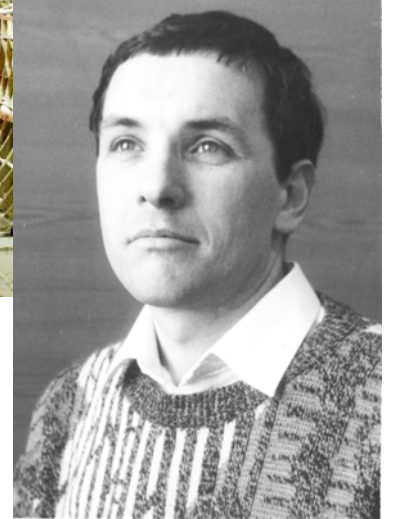
Монтажники участка № 1 СМУ-4 на станции «Трубная».



Фото А. ПОПОВА



СТРОИТЕЛИ СТОЛИЧНОГО МЕТРО



Виктор Альфредович Борк.

так легче и проще. А когда я работал в СМП, приходилось за все отвечать самому, ты на объекте один, и никто уже не возьмет твои заботы на себя. Вот я желал бы в такой шкуре побывать каждому мастеру. Несколько лет ответственной, самостоятельной работы — это такая школа! Возможно, тогда и аппарат управления можно будет уменьшить, и количество бумага, которое ворует производство, можно будет уменьшить, значительно сократить.

Юрий Иванович Дюков, друг Альфреда Оттовича, не без гордости сказал о том, что Виктор Альфредович отличается высочайшим профессионализмом. А главный инженер СМУ-4 подтвердил это уже на примере последних пусковых станций:

— Поскольку другие наши коллективы были заняты на Серебряноборских туннелях и Митинской линии, участок Борка в сложных условиях, по существу один, выполнил работы на «Трубной» и «Сретенском бульваре», то есть обеспечил пуск исключительно своими силами. Это говорит о высокой степени профессионализма коллектива и об организаторских способностях его руководителя. Да, начальник участка порой слишком принципиальный, да — слишком требовательный, даже резкий. Но эта высокая планка требовательности не отталкивает исполнителей. Я не знаю никого из подчиненных Виктора Альфредовича, кто бы пришел на него с обидой. А тем более, отказался бы работать на его участке.

— Не злопамятный. Довольно коммуникабельный. Мне легко с ним находить общий язык, — говорит Арон Петрович. — Если нужно выйти в ночь или в выходной день, никогда не скажет, я не железный, не десятилетний. На пуске он часов не считает. Его знания, опыт, умение руководить, расставлять правильно акценты — всё это способствует успешной работе коллектива, который Виктор Альфредович создает своими усилиями, опираясь на своих воспитанников. Есть у него чутье на людей, если кто-то уходит с участка, всегда найдутся готовые, испытанные в деле кадры на должность бригадира или мастера. А потому и смена происходит совершенно безболезненно. Костяк и квалификация участка остаются в силе, нет провалов.

Сейчас коллектив Виктора Альфредовича Борка продолжает строить Люблинско-Дмитровскую линию, работает на «Достоевской» и «Марьиной Роще». Пока развернулись малыми силами на имеющемся фронте работ. И, конечно же, главный инженер несколько не сомневается в том, что коллектив успешно справится и на этих двух станциях.

НИНА СОЛОВЬЕВА.

и сюда свои отрицательные коррективы. Москвичи приходят редко. А иногородние рабочие, которые тратят на дорогу в электричках по несколько часов в день, надолго не задерживаются, два-три года самое большее. Но поскольку лимита нет, весь настрой на них. Только ведь из временных людей коллектив не склотишь. Да и не котировается это на Метрострое. Стаж кадровых метростроителей исчисляется десятилетиями.

Виктор Альфредович называет имена мастеров первого участка — Николая Петровича Ефимцева и Дмитрия Сергеевича Лавренова, бригадира Николая Анатольевича Аношина, монтажников Виктора Сергеевича Ярмиша, Сергея Анатольевича Савина, Владимира Геннадьевича Кемаева, за плечами которых и стаж, и опыт, дай Бог каждому. С огромным уважением говорит о тех, кто имеет по четыре, пять и более десятиков лет: пенсионер Александр Иванович Пинкин, профессионал высочайшей квалификации, Арон Петрович Рознатовский, который в СМУ-4 со студенческой скамьи:

— Честно и хвалю Арону Петровичу за его преданность коллективу, я перед ним снимаю шапку. И с трудом представляю, что будет, если вдруг он решит уйти на пенсию. Хоть и много в коллективе молодых инженеров, но замену ему, на мой взгляд, найти трудно. Таких, как он, нет.

Кстати, Виктор Альфредович и сам, как бы времена ни переживал СМУ-4, о кардинальных переменах никогда не задумывался. Хотя и считает, что работа в других организациях порой тоже приносит человеку немалую пользу:

— Получаешь жизненный опыт, лучше разбираешься в каких-то вещах, в обстановке. В частности, чему научил меня СМП? Вот здесь все в городе: и большой начальник, и все его замы... Если не можешь взять инициативу в свои руки, есть к кому обратиться, посоветоваться, спросить. Или просто перевалить принятие решения на кого-то еще: вы начальник — вы и решайте. В конце концов,

Угол наклона уже обозначен

Окончание, начало на стр. 1

С середины марта на стройплощадке параллельно идут два важных процесса.

Участок Виктора Ивановича Денисова из СМУ-9 с помощью трех мощных морозильных установок (четвертая находится в резерве), через 50 рабочих скважин ведет замораживание грунта в зоне будущей тоннельной обделки наклона. Длина труб из верхней половины эллипса составляет 54 метра, нижние трубы на 10 метров короче. Замораживающий состав должен циркулировать по ним более семи недель.

Участок Олега Ивановича Лещенко готовится к монтажу блокоукладчика, спомощью которого не так давно был пройден наклонный ход к «Достоевской». Монтировать его будут собственными силами. Для этого в распоряжении Лещенко две высококвалифицированные слесарные бригады. Одну из них возглавляет ветеран СМУ-5 Андрей Евгеньевич Антонов, недавно удостоенный высокого звания «Заслуженный строитель Российской Федерации». Второй бригадир – Николай Алексеевич Бутин – тоже опыт-

ный метростроитель. В коллектив СМУ-5 он пришел в январе 1984 года. За миновавшую с той поры четверть века занимал разные должности. Был и начальником мехцеха, и механиком участка. Правда, с укладчиками для наклона дела не имел, но обычные укладчики ему хорошо знакомы.

Обе бригады на первых порах работают вместе, но в дальнейшем, как сказал начальник участка, их разведут по сменам. Пока же в котловане раскреплены полукольца, на них поставлены кронш-



Механик участка СМУ-9 В.В. Юдин.
Крановщица М.В. Краденова.



Машинисты морозильных установок И.И. Крестников, В.В. Фалз.

тейны, на которые должна лечь опорная рама. Эта рама, весом более 10 тонн, пока лежит на поверхности рядом с бортом котлована. Вниз опускают балки и другие материалы, которые потребуются для сборки монтажных лесов. Для этого хватает четырехтонного крана итальянского производства, которым с земли управляет Марина Васильевна Краденова. Раньше она работала на козловом кране 939-й шахты. В дальнейшем станет обслуживать проходку наклона, старт которой намечен на двадцатые числа мая.

По словам Олега Ивановича Лещенко, этого момента очень ждет коллектив участка. А пока проходческие бригады трудятся в основном внизу, где защищают металлоизоляцией пройденную ими же подходу выработку от станции «Сретенский бульвар» к водозаборной скважине. Но есть у них обязанности и на поверхности – они отвечают за состояние своей стройплощадки, находящейся в центре мегаполиса. И по весне им хлопот добавится.

Юрий ПЕТРУНИН.

Кольца, радиусы, хорды

Столичная дорожная сеть с определенной периодичностью прирастает новыми «кольцами» и «радиусами», реконструирует уже имеющиеся. Так, с прошлого года в Москве идет строительство очередного, Четвертого транспортного кольца. А на севере столицы полным ходом идет реконструкция радиальной Большой Ленинградки.

«Колечко» не простое, а... дорогое

Проект Четвертого транспортного кольца (ЧТК) долго пылился на полке. Его реализацию называли слишком дорогостоящей, а цель казалась не оправдывающей средства. Но спустя годы после окончания строительства Третьего транспортного кольца, которое значительно облегчило дорожное движение в городе, вернулись и к проекту ЧТК. Строительство первого его участка, призванного соединить Измайловское шоссе и шоссе Энтузиастов, стартовало в 2008 году. Восток столицы наиболее остро нуждался в хордовой магистрали. До сих пор путь от одного шоссе до другого автомобилистам приходится преодолевать через центр города, который и так задыхается от избытка транспорта, или по узким улочкам жилых районов, совсем не предназначенных для интенсивного транзитного движения.

Стоимость строительства первого участка была определена в размере 66 млрд. рублей. Но некоторым эта цена показалась слишком завышенной. В ряде интернет-изданий вспыхнул ажиотаж вокруг цены контракта. В пример приводились цены из зарубежной практики — от строительства коллайдера до тоннеля под Ла-Маншем. Профессионального анализа всех проблем городского хозяйства никто, конечно, не проводил. Все сравнения фактических данных выполнялись на основе личного мнения и любительских домыслов.

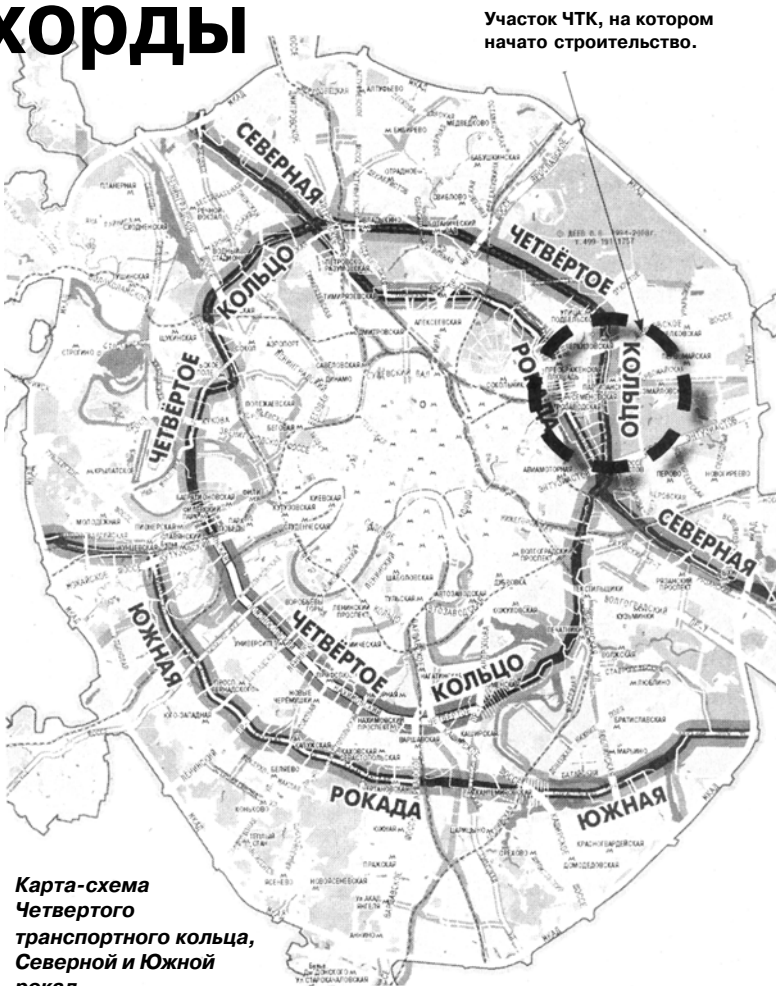
Чтобы объяснить, на что же будет потрачена названная сумма, столичные власти недавно провели «круглый стол» в штабе строительства ЧТК на пересечении шоссе Энтузиастов с проспектом Буденного. «Нас очень удивляет разговор по поводу заявленной цены, — заметил Петр Аксенов, первый заместитель руководителя департамента дорожно-мостового и инженерного строительства столицы. — В Москве очень тщательно разработаны процедуры по всем расчетам для строительства объектов, поэтому никакого завышения нет, цена экономически оправдана».

Если же разобраться подробнее, то «борцы за справедливость» ошиблись

в своих так называемых расчетах, в которых многое просто не учли. П. Аксенов обратил внимание на неправомерность сравнения стоимости строительства, когда оценки основаны только на показателях длины трассы. Протяженность магистрали на первом участке ЧТК в однополосном исчислении составит более 76 км, из которых 55% пройдет по эстакадам (их будет две) и 45% — по земле вдоль Малого кольца Московской железной дороги. Но на дорожно-мостовые работы по проекту отведено лишь 38,9% от суммы, а не все 66 млрд. рублей.

Увы, любое строительство в Москве, в особенности такое масштабное, сопряжено с массой обременений и сопутствующих работ. Кроме дорожно-мостовых работ на основном ходе ЧТК, строителям предстоит выполнить еще массу заданий. Как рассказал генеральный директор ОАО «Москапстрой» Андрей Новиков, в проект входит реконструкция шоссе Энтузиастов на участке длиной в полтора километра (вместе с подземными коммуникациями и трамвайными линиями), реконструкция проспекта Буденного, строительство эстакадной связи между этим проспектом и улицей Перовской (часть будущей Северной рокады), подземных и надземных пешеходных переходов, путепровода к улице 8-й Соколиной Горы, двух гаражей общей вместимостью больше 5 тыс. машиномест, а также расширение и реконструкция многих прилегающих улиц и проездов. Кроме того, около 20% от суммы отведены на подготовку территории. С участка ЧТК необходимо было вывести 90 организаций, среди которых гаражи и автостоянки. На сегодняшний день, по словам А. Новикова, выведено уже 70 организаций. Выделенные деньги расходуются на компенсационные мероприятия: выплаты и строительство машиномест.

Еще больше средств выделяется на развитие инженерной инфраструктуры прилегающей территории. На заданном участке предстоит реконструировать и обновить 92 км инженерных коммуникаций и 118 км только кабельных линий. «Все эти



Карта-схема Четвертого транспортного кольца, Северной и Южной рокад.

работы требуют немалых затрат», — пояснил П. Аксенов.

«За все время, что я работаю в институте, такого крупного проекта, насыщенного и многопрофильного, на моей памяти не было», — заявил Генрих Абрамсон, заместитель директора ГУП «Мосинжпроект», также принимавший участие в «круглом столе». По его словам, над проектом работали 35 субподрядных организаций, которые выполняли профильное проектирование.

Что же касается освоения средств, то даже несмотря на сложное положение в экономике, как заявил П. Аксенов, на текущий год реализация проекта полностью обеспечена финансированием.

Кстати, к концу года строители планируют открыть движение по Электродному проезду, который первым соединит два шоссе и позволит частично освободить от транзитного транспорта улицы в жилой застройке, а также будет сдана эстакада с выходом на проспект Буденного. Полностью первый участок ЧТК откроется для движения транспорта к концу 2011 года.

Большая Ленинградка: операция проходит успешно!

Проект Большая Ленинградка, стартовавший за два года до начала строительства ЧТК, предполагал организацию почти бессветового движения от центра столицы — Манежной площади и до МКАД. Тогда озвученный замысел казался почти невыполнимым и грозил большими трудностями. Но, как говорится, глаза боятся, а руки делают. Сегодня за плечами у строителей ряд важнейших объектов, успешно сданных еще в прошлом году. А впереди самые сложные участки работы и финишная прямая.

Напомним, в 2008 году, к радости многих автолюбителей, к Дню города открылось движение по эстакаде на пересечении Головинского шоссе с Ленинградским. Начал свою работу Ленинградский тоннель. А рядом со станцией метро «Сокол» была смонтирована временная эстакада, призванная облегчить движение с Ленинградского проспекта на Волоколамское шоссе на период строительства одноименного тоннеля.

Совсем недавно строители приступили к проходке последнего на развязке у «Сокола» уникального Алабяно-Балтийского тоннеля. По словам Александра Левченко, руководителя департамента дорожно-мостового и инженерного строительства Москвы, это сооружение станет ключевым в системе уникальной транспортной развязки и одновременно будет служить хордовой магистралью, то есть соединит районы города, разделенные железной дорогой.

Мэр Москвы Юрий Лужков однажды сравнил работу на «Соколе» с нейрохирургией. Ведь сам тоннель пройдет под действующей линией метрополитена, а вся зона строительства просто испещрена коммуникациями, которые нужно выносить, перекладывать и перестраивать. Да и с точки зрения геологии условия здесь непростые: работы ведутся на пять метров ниже уровня грунтовых вод.

Но, несмотря на трудности, проходка тоннеля ведется без осложнений. Как рассказал Сергей Чеботарев, главный инженер компании-подрядчика (НПО «Космос»), для контроля в строительстве применяются самые современные системы безопасности. Прямо на площадке работает Центр управления проходкой, осуществляется видеонаблюдение. Завершить строительство Алабяно-Балтийского тоннеля изначально планировалось в 2010 году. Но, по словам С. Чеботарева, реально сооружение будет готово уже к концу текущего года, поэтому и движение по нему строители постараются открыть уже в 2009 году.

В нынешнем году должен быть построен и мост через канал им. Москвы. В настоящее время начато освоение площадки, ведутся работы на трех опорах сооружения. По проекту организации строительства на объект отведено 18 месяцев. Но подрядчики обещают сделать мост быстрее — за 10–11 месяцев. Напомним, длина нового моста составит 308 м, ширина — около 25 метров. На нем будет организовано шестиполосное движение транспорта (по три полосы в каждую сторону). Стоимость строительства составляет 1 млрд. 579 млн. рублей.

Еще на 2009 год запланирована сдача Волоколамского тоннеля, а также начало строительства второго моста в Химках. По оценке специалистов, после окончания реконструкции трассы ее пропускная способность увеличится в полтора-два раза.

Марина КЕКИНА.
(«Московская перспектива»)

Александровская слобода



Весна вступает в свои права. А значит, для любителей путешествий открываются новые горизонты. Если вы еще не выбрали маршруты поездок, советуем прислушаться к мнению ветерана Метростроя Дмитрия Евгеньевича Метальникова и посетить Государственный историко-архитектурный художественный музей-заповедник «Александровская слобода» в городе Александрове, что в двух часах от Москвы, во Владимирской области.

Александров больше известен как Александровская слобода — опричная столица Ивана Грозного, откуда он правил страной почти двадцать лет. Это его отец, великий князь Василий III, обратил внимание на это дивное по своей красоте место. Он направил сюда лучших русских и итальянских мастеров, строителей Московского Кремля, которые за пять лет возвели роскошный дворец. С 11 декабря 1513 года Александровская слобода стала местом регулярного пребывания в ней государя с семьей и двором. Сюда приезжали для увеселений, пиров, отдыха во время разъездов, приема послов хана Сафа-Гирея.

После смерти Василия III дворец перешел в руки его жены — прекрасной Елены Глинской, матери Ивана Грозного. Но она вскоре тоже умерла.

Иван IV был возведен на престол в 17 лет. Какой это был правитель? Фигура противоречивая. С одной

стороны — талантливый военачальник, писатель-публицист, музыкант, имел редкую память, знал наизусть Библию, историю, был милостив и щедр. С другой — жесточайший человек, который допускал страшные пытки, казни, разорительные походы. Многие русские города пострадали от его дружины, которая грабила, жгла и опустошала всё, что встречалось на пути. А уж сколько загубленных жизней — и счета нет! Людей уничтожали целыми семьями самыми изощренными способами: привязывали головой к саням, бросали с моста в воду, рубили на части колющими, баграми, секирами. «Характер Иоанна, героя добродетеля в юности, неистового кровопийцы в летах мужества и старости, естества ума загадка», — писал Н.М. Карамзин.

Так вот именно Иван Грозный превратил Александровскую слободу в 1554 году в столицу Российского государства. Это было связа-

но с решением царя покинуть Москву, где, как ему казалось, с каждым разом все сложнее и сложнее было осуществлять реформы. В одном из посланий к Андрею Курбскому царь заметил, что жил в Московском Кремле «аки червь во пламени». А в Александровском Кремле ему дышалось легче. Причем, занимаясь вплотную государственными делами, принимая посольства из Швеции, Дании, Австрии, Англии, Речи Посполитой, заключая важнейшие политические и торговые договоры, Грозный не забывал и о развитии культуры. Он превратил Александровскую слободу в крупнейший культурный центр Российского государства.

Здесь жили и творили лучшие зодчие, иконописцы, работала книгописная мастерская, в которой и появился на свет Лицевой летописный свод, была создана первая провинциальная печатня и первая русская консерватория, куда были свезены лучшие певцы и музыканты. Сам государь принимал участие в сочинительстве. Сохранились созданные им стихиры с надписью: «творение царя Иоанна». И здесь же, в Слободе, теряются следы таинственной «либерии» (библиоте-

Сторожевая башня.



Герб
Александрова.



Распятская
церковь-колокольня
XVI века.



ПУТЕШЕСТВИЕ



Иван Грозный.

ки) Грозного, в которой были собраны редчайшие книги, доставшиеся от бабки Софьи Палеолог.

В Александровской слободе решались как государственные дела, так и личные. Например, устраивались смотрины невест, как для самого царя, так и для его сына Ивана, которые заканчивались обычно пышными свадьбами. Но 17-летняя история опричной столицы завершилась для царя кровавой драмой. В приступе гнева он смертельно ранил своего сына. Бытуют разные версии, связанные со смертью молодого царевича. По одной — погиб от удара железного посоха, по другой — умер после продолжительной болезни. Но, так или иначе, а жить дальше в опричной столице, где лишился старшего сына, Грозный уже не мог. Он больше никогда не возвращался в Слободу. На долгие годы она превратилась в обычное дворцовое село, которое не избежало разрушения и ограбления в смутное время.

Однако Александровская слобода всегда находилась в поле зрения русских царей. Здесь был Петр I. По его приказу к Распятской церкви-колокольне были пристроены палаты, куда заточили его сводную сестру Марфу. А Елизавета унаследовала Александровскую слободу, как личное владение, от Екатерины I. В 1730 году Елизавета Петровна была даже сослана в Слободу. А в 1740-м она вступила на престол.

Дворцово-храмовый ансамбль историко-архитектурного и художественного музея-заповедника «Александровская слобода» относится к редчайшим древнерусским памятникам. Каждый камень дышит историей. Вот — Троицкий собор. Его строительство восходит к началу XVI века, когда Великий князь Василий III начал в Слободе возведение роскошной укрепленной загородной резиденции. Интерьер храма потрясает своим убранством, фресковой росписью. А как впечатляют Тверские ворота — произведение древнерусского декоративного искусства! К редчайшим памятникам шатрового каменного зодчества относится Распятская церковь-колокольня, которая считалась символом объединения страны и укрепления самодержавия.

И через столетия Успенская церковь — это торжественное и строгое сооружение — не оставляет людей равнодушными. Интересно, что в 1990-е годы под толщей поздних наслоений было обнаружено первоначальное резное убранство западного входа в Покровский храм. Вот так, через несколько столетий, вновь открылось взору людей то, что когда-то завораживало современников.

Музей-заповедник посещают тысячи туристов. И я уверен, что метростроевцы, которые еще не были в Александрове, пополнят эти ряды. Счастливого пути!

Дмитрий МЕТАЛЬНИКОВ,
ветеран Метростроя.

ЕФИМОВ Владимир Иванович

Администрация и профсоюзный комитет ООО «СМУ-8 Метрострой» с глубоким прискорбием сообщают, что на 69-м году жизни после тяжелой продолжительной болезни скончался бывший начальник СМУ-8 Владимир Иванович Ефимов.

Владимир Иванович пришел в коллектив в 1963 году начальником смены, затем трудился начальником ПТО, заместителем главного инженера, главным инженером. С 1980 по 1989 годы возглавлял СМУ-8. При его непосредственном участии, а позднее под его руководством, были построены Центральный пересадочный узел, станции «Бабушкинская», «Полянка», «Чертановская», «Цветной бульвар», «Площадь Ильича» и другие.

Мы знали Владимира Ивановича как инициативного, опытного работника, доброго и отзывчивого человека. Он пользовался уважением среди товарищей по работе.

Выражаем глубокое соболезнование родным и близким покойного в связи с постигшей их тяжелой утратой.

Светлая память о Владимире Ивановиче надолго сохранится в наших сердцах.

Монетизация отложена до лучших времен

Правительство Москвы приостановило монетизацию льгот на услуги ЖКХ со 2 марта. Это связано со сложившейся в стране и столице ситуацией, вызванной мировым экономическим кризисом.

По информации пресс-службы Городского центра жилищных субсидий (этой городской структуре было вменено в обязанность проведение монетизации льгот по оплате ЖКУ), реформа предоставления мер социальной поддержки будет продолжена по мере улучшения ситуации в экономике. Пока же, с марта, льготники будут оплачивать ЖКУ по старой схеме: в единый платежный документ будут внесены суммы уже с учетом положенных льгот.

— Хотим успокоить москвичей, — сказал руководитель пресс-службы ГУ ГДЖ Сергей Серков, — приостановка монетизации льгот пройдет без потерь для горожан. Тем, кто уже написал заявление на перевод денежных средств, повторно приходить в отделы жилищных субсидий не надо. Полученные гражданами-льготниками денежные средства за февраль будут учтены в последующих периодах оплаты ЖКУ.

Специалисты Городского центра жилищных субсидий напоминают москвичам: не надо путать льготы с жилищными субсидиями — это две разные вещи. За назначением субсидий можно и нужно обращаться в районные отделы жилищных субсидий. А вот по поводу льгот приходить ни в какие инстанции уже не требуется.

Приглашение на концерт

12 апреля в 16 часов на сцену Дворца культуры Метростроя выйдут ансамбль русской песни «Красная горка». Весенний концерт подведет итог завершающегося у коллектива творческого сезона.

Зрители услышат русские народные песни, авторские и песни из репертуара известных исполнителей. Увидит выступления танцевального коллектива «Кудринка», пышки-шоу «Веселые девчата», латино-шоу «Карамелос», студии Восточного танца под управлением Ларисы Дюбко.

Приходите, будет интересно!



«Красная горка» на сцене Кремлевского дворца.

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05.

Редактор
Ф.А. БЛИНОВА

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в типографии МГУ им. Ломоносова
(119991, Москва, Ленинские горы, д. 1, стр 15).

Номер подписан в печать 31.03.2009 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2615 Заказ № 708