

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

В ПАМЯТЬ О ЛЕГЕНДЕ МЕТРОСТРОЯ

Мечта увековечить память Героя Социалистического Труда Татьяны Викторовны Федоровой на одной из станций столичной подземки, наконец, сбылась. 15 мая, в день рождения Московского метрополитена, которому исполнился 71 год, в честь легендарной метроостройки на станции первой очереди «Красносельская» был открыт портретный барельеф.



Татьяна Викторовна Федорова прошла путь от проходчицы, бетонщицы, бригадира чеканщиков на первой очереди, до заместителя начальника Метростроя. Она первая и пока единственная женщина, возглавлявшая шахту. Под ее руководством были построены станции «Новослободская», «Киевская» — кольцевая, «Проспект Мира», «Первомайская»... Федорова вела большую общественную работу, являясь депутатом Верховного Совета СССР, заместителем председателя Комитета советских женщин, членом Президиума Московского Совета ветеранов.

Выдающимся человеком современности назвал Татьяну Викторовну на церемонии открытия памятной доски начальник Московского метрополитена Д.В. Гаев. И в этом его поддержала первый заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы Л.И. Швецова:

— Женщина — руководитель на строительстве подземки, это уникальное явление. Вот этим уникальным явлением и была Татьяна Викторовна Федорова.

Н.А. Простов говорил о Татьяне Викторовне от имени метроостроителей, от имени ветеранов, которые с нетерпением ждали этого события, и теперь счастливы. Многие из них приехали в этот день на «Красносельскую», чтобы положить красные гвоздики к портретному барельефу женщины, которую они знали, почитали, любили. Она была и остается символом Московского метроострой.

ДЕТИ, В ЛАГЕРЬ СОБИРАЙТЕСЬ!

«Юный метроостроитель» готовится к новому летнему сезону 2006 года. С 7 по 30 июня в Балабанове будет отдыхать первая смена. С 4 по 27 июля — вторая. С 31 июля по 23 августа — третья.

Этот год юбилейный. Юные метроостроители отметят 75-летие Московского метроострой и 65-летие разгрома немцев под Москвой.

Программа отдыха, как всегда, насыщенная и интересная: ребята ждут занятия спортом, походы, экскурсии, культурные и развлекательные мероприятия.

Стоимость путевки 10800 рублей. Для детей метроостроителей — 1080 рублей.

Локальный успех

В ночь с 3 на 4 мая в левом перегоне между станциями «Сретенский бульвар» и «Трунная» произошла сбойка. К большей части тоннеля, пройденной ранее участком А.Ф. Невина из СМУ-15, бригады проходчиков СМУ-5 Ф.Н. Николаева, А.И. Жегульского, Г.И. Сабурова, И.А. Гильза добавили еще 60 метров от станции «Сретенский бульвар».

— Этот небольшой отрезок перегона прошли за два с половиной месяца буровзрывным способом, — рассказал заместитель главного инженера СМУ-5 В.И. Жердев. — Он расположен рядом с действующими тоннелями станции «Тургеневская», поэтому порою взрывали минимальными зарядами, кольца монтировали лебедками. Еще недавно эти бригады работали в Серебряном Бору, вели проходку сервисного тоннеля, удачно его «вытолкнули», а потом нас попросили перейти на 439-ю шахту. И то, что в Серебряном Бору делали механизированным щитом фирмы «Херренкнехт», здесь приходится выполнять вручную.

— Сбойка была точная?

— Да. Маркшейдеры участка Надежда Васильевна Копылова и Любовь Александровна Аверьянова работают под руководством наше-



го стареющего ветерана Семена Потаповича Соловьева.

— Что дает эта сбойка? Какие возможности открываются для строителей?

— Пока это наш локальный успех. А в перспективе по левому тоннелю будет завозиться на пусковую линию оборудование из действующего метрополитена. Сейчас ждем, когда с

Горный мастер И.В. Рак, маркшейдер Л.В. Павлюкова и бригада А.И. Жегульского: О.В. Пудовкин, В.А. Шогин, В.А. Слугин, А.П. Шофолов, А.В. Бредихин, К.В. Кастарнов, В.В. Мандрик, В.А. Петраков, В.М. Бонарев.

ВЕСТИ СО СТРОЕК

другой стороны «Сретенского бульвара» состыкуются СМУ-6 и СМУ-1, чтобы левый тоннель был открыт на всю длину пусковой трассы.

Как пояснил потом начальник комплекса П.С. Семенов, сегодня строители СМУ-6 и СМУ-1 штурмуют последние примерно 100 метров левого тоннеля. Сбойка ожидается в июне. А по правому перегону еще не пройдено 1100 метров. Стоит задача — быстрее закончить проходку левого тоннеля, выполнить чеканку и дать фронт работ монтажникам СМУ-4.

— Чем сейчас занимаются бригады, закончившие проходку в левом тоннеле? — задаю вопрос В.И. Жердеву.

— Ведут подходную штольню под наклонный ход к станции «Чистые пруды». И будут задействованы на расширении фурнеля под машинный зал.

— Когда строительство ведется в центре города, рядом с действующим метрополитеном, работа требует большого профессионализма. А людей, имеющих опыт сооружения линий глубокого заложения, осталось не так много. И все-таки станция и пересадки строятся, тоннели сбиваются точно...

— Тон в работе задают старые кадры. Все четыре бригады, которые подошли к сбойке, возглавляют опытные метроостроители. Феликс Николаевич Николаев, например,

Они работают на участке поверхности: (снизу вверх) В.В. Алимов, Р.В. Толпеев, оператор пульта управления Е.Н. Охота, начальник участка А.В. Крехтунов, бригадир Е.В. Беликов, сменный инженер А.С. Егоров, Г.П. Барулин.

когда-то работал сменным инженером, на «Боровицкой» перешел в проходчики, возглавил бригаду, набрал в нее ребят, которые отслужили в армии. Когда строили «Воробьевы горы», эту бригаду передали Анатолию Ивановичу Жегульскому, и он достойно заменил Николаева. В Серебряном Бору Феликсу Николаевичу собрали новый коллектив, который сейчас не уступает бригаде Жегульского.

Еще две бригады — Игоря Альбертовича Гильза и Геннадия Ивановича Сабурова. В них рядом с кадровыми метроостроителями трудятся молодые. Сабуров одно время сдавал бригадирство, но его попросили остаться и передавать опыт. Ветеран согласился.

С чего начинается шахта?

Конечно, с участка поверхности. Площадка 439-й шахты такая тесная, такая маленькая.

— А что делать? Обжали нас со всех сторон, — говорит П.С. Семенов. — Пока у Метростроя не было денег на продолжение строительства, начали нас быстренько выживать те, у кого они нашлись. На этой стройплощадке был отличный душкомбинат и достаточно места для того, чтобы завозить оборудование и все остальное. А сейчас остался такой пятак, что не только оборудование, но и тубинги трудно складировать.

Алексей Валерьевич Крехтунов месяц назад был назначен началь-

Первая очередь



(Начало в № 4, 13-14)

Егор Абакумов

Среди работников угольной промышленности и метростроевцев, пожалуй, не было другого руководителя, столь популярного, как Егор Трофимович Абакумов. Его все любили. Природная одаренность, организаторские способности, техническая интуиция, выработанная многолетней инженерной практикой, незаурядные теоретические знания — все эти качества определяют Егора Трофимовича с деловой точки зрения. Но у него было и другое — большая человечность. К нему приходили советоваться по личным, житейским вопросам, многим он помог в трудную минуту.

Е.Т. Абакумов родился в 1895 году в Донбассе. Двенадцатилетним мальчиком пошел на шахту. Работал лампоносом, крепильщиком, бурильщиком, десятником — прошел все стадии тяжелого шахтерского труда. В 1930 году Егор Трофимович без отрыва от производства окончил Московский горный институт и получил звание инженера. В 1933 году его назначили заместителем, а позднее начальником Метростроя.

Вот как Т.В. Федорова рассказывает о Е.Т. Абакумове в своей книге «Наверху Москва»:

«Высокий, полный, очень подвижный, Абакумов чувствовал себя под московской землей так же легко и привычно, как в донецких шахтах. Его

Егор Трофимович Абакумов среди строителей на первом поезде московского метро.



белую как лунь голову, его добрую и лукавую улыбку и сегодня помнят ветераны метро. Егор Трофимович знал множество русских пословиц, поговорок. На всякий жизненный случай, на всякое возражение у него была своя притча, а ведь ничто так не запоминается, не проникает в сознание, как острое слово, сказанное метко. Спорить с ним подчас было трудно.

Случались на первых порах такие моменты, когда не хватало знающего человека, чтобы поставить на шахте насос для водоотлива. Приходилось Абакумову спускаться в шахту и вместе с молодыми инженерами и слесарями пускать его в ход. Приходилось ему помогать механику оборудовать клетевой подъем в шахтах. Засучит, бывало, рукава и за работу. Потом стоит и смотрит, как действует механик, все ли он понял. Не уйдет до тех пор, пока сам не убедится: все будет хорошо. «Наш Егор», — ласково называл Абакумова весь Метрострой».

К заслугам Е.Т. Абакумова как ру-

Знатные метростроевцы-орденоносцы С. Киеня, Ф. Ракитин, А. Макарова и Н. Краевский на физкультурном параде. 1936 г.

ководителя, прежде всего, относят умение подбирать высококвалифицированные кадры инженеров и шахтеров, а также правильное решение технических вопросов. В короткий срок был создан высококвалифицированный коллектив метростроевцев.

Егор Трофимович часто бывал в шахтах, осматривал забои, решал на месте технические и организационные вопросы. В первый момент строительства не обошлось и без аварий. Ликвидацией их руководил всегда он сам.

Е.Т. Абакумов был награжден четырьмя орденами Ленина, тремя орденами Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почета», он был удостоен Государственной премии.

По окончании строительства первых очередей метрополитена Егор Трофимович возвратился на работу в угольную промышленность.

Николай Краевский

«...Их было тринадцать тысяч — первых, кто пришел на метро с комсомольской путевкой, кто под землей своим трудом создавал биографию Метростроя и кто на протяжении вот уже полувека составляет ядро многотысячного коллектива метростроителей. Если говорить по-нашему, по-метростроевски — они как ствол, с которого начинается сооружение тоннеля. Какие люди, какие биографии!»

«Если быть — то быть первым!» — под таким девизом прошла вся метростроевская жизнь московского комсомольца Николая Краевского, которого на первой очереди Метростроя знали все, на всех шахтах. Удивительно складный, выше среднего роста, с копной русых волос, голубоглазый... Я сейчас ясно представляю себе, каким он спускался в шахту: на голове не шахтерская широкополая шляпа, а красная косынка. Улыбка во все лицо. Он был поистине первым среди равных. Первые рекорды на проходке — его. Первым в шахте №12 (а шахта какая: в центре Москвы под Театральной площадью, где на перегоне между Охотным рядом и площадью Дзержинского пльвун под рекой Неглинкой был особенно активным), первым во всех комсомольских начинаниях, как секретарь шахтной комсомольской организации, и первым товарищем для всех, кто хотел овладеть мастерством проходчика, самой у нас почетной профессией. Он был строгим и очень справедливым. Бригада Краевского, самая спаянная и дружная среди первых проходческих бригад, всегда показывала трудовые образцы. Первый орден Ленина на Метрострое был вручен Николаю.

Из книги Т.В. Федоровой «Наверху Москва», 1981 г.



Краевский пришел в шахту со второго курса института и заставил всех своих парней и девушек пойти учиться на рабфак. «Лопата и тачка — это временное. Скоро придет техника. Необходимы технические знания».

Когда техника пришла в шахту, первый щит — английский — доверили бригаде Коли Краевского. Им предстояло овладеть щитовой проходкой (до них в Советском Союзе никто не работал на такой машине) и ликвидировать «Лубяную пробку», образовавшуюся на трассе первой очереди. И с поставленной задачей они с честью справились.

В суровое военное время инженер Николай Константинович Краевский — в рядах защитников города Ленинграда. Вместе с ленинградскими метростроителями (он был заместителем начальника Ленметростроя) соорудил Дорогу жизни через Ладогу. Его тяжело ранило. Коля Краевский жил и умер метростроителем».

Из книги Т.В. Федоровой «Наверху Москва», 1981 г.

Награждение СТИХОМ

До чего мы все-таки богаты Мужеством, улыбкой, простотой. Самые веселые ребята Создают московский Метрострой! И потянет, чтобы, в шахтах роаясь, В меру сил достойна и строга, На груди советского героя Рядом с орденом была твоя строка! И не так вот, не за профиль резкий, Не за слово, впереди других — Первым бригадир Краевский



Входит в мой краснознаменный стих. Он идет, как командир, и справа В ногу с ним идут его дела. Мир смеется, граждане светлеют, Теплый свет отодвигает тьму, Бригадир идет, и с Мавзолея Улыбаются вожди ему. Над землей самолеты выются, Дирижабли плавают... А тут Самых лучших качеств и конструкций Людей знаменитые идут. Не лицом, и не расцветкой кожи, И не легким шрамом на губе, Чем-то большим все они похожи, Эти родственники по борьбе, Эти люди золотого сердца, Улыбающиеся хитро С фотографий наших стратосферцев, С карт челюскинцев, С витрин метро. Скромный взгляд, нелипнувшее имя... Но такими без словесных риз — Песни создаются. И такими Строится в стране Социализм!

Иосиф УТКИН. 1934 г.

Софья Киеня

«Первой женщиной в кессоне была Софья Александровна Киеня. В 1933 году, как и тысячи других комсомольцев, она, белорусская девушка, пришла на Метрострой. У нее среднее техническое образование. Работа «наверху» ее не устраивала, и Киеня сразу попросилась на самый трудный участок — в кессон. Врачи категорически были против. Не было еще в мировой практике случая, чтобы женщина работала на таком трудном участке, на который даже многие мужчины не допускались. «Не было — так будет!» — сказала Киеня, и 29 июля 1933 года спустилась в забой — в кессон вместе со сменой. Не очень «уютно» чувствовала девушка себя под сжатым воздухом да еще в жесткой брезентовой спецовке, высоких резиновых сапогах.

Быстрая и очень настойчивая Киеня вскоре стала любимцевой стройки. Кессонная группа шахты № 23 работала тогда на перегоне «Комсомольская» — «Красные ворота» с очень тяжелой геологией — пльвуны. И проходить их можно было только под сжатым воздухом. Трудно пришлось Киене, очень трудно, но... «взялся за гуж...», и она «дюжила» вместе с парнями. Позднее она расскажет что было ей и страшновато на первых порах. Под бровями лопило, уши болели, казалось, что на них с двух сторон давит какая-то свинцовая шапка.

Однажды на ее участке случилась беда. Осадка породы. Вода, журча, перешла в наступление, начала топить. Забой затрещал по всем швам. Обвал. Четырех проходчиков засыпало породой. Начальник смены Киеня не растерялась. Первой бросилась на помощь. Осадка породы продолжалась. Срочно была организована установка дополнительного крепления. Подоспели другие проходчики, и четверо засыпанных породой были спасены.

В 1935 году в Кремле Михаил Иванович Калинин вручил Соне орден Трудового Красного Знамени...»

Из книги Т.В. Федоровой «Наверху Москва».

С чего начинается шахта?

Окончание, начало на стр. 1

ником участка поверхности, а до того четыре года работал сменным инженером.

— На 439-й ствол, — говорит он, — большая нагрузка. Через него работают пять организаций, семь участков. Ежедневно всех надо обеспечивать лесоматериалами, тубингами, порожняком. Плюс к этому из шахты выдается металлолом, лесоматериалы и разный мусор. Ствол работает круглосуточно, без остановок, без выходных и праздников.

Чтобы разгрузить его, около месяца назад восстановили ствол 733-й шахты (через него строили «Тургеневскую»), а теперь будут опускать тубинговую обделку в правый перегонный тоннель и выдавать из него породу.

Проблем на участке поверхности хватает. Одна из них — большой износ оборудования.

— Мы пытаемся что-то ремонтировать, — говорит А.В. Крехтунов. — Но не все легко заменить. Вот, например, лента питателя, по кото-



Механик участка поверхности
А.А. Немцов.

Бригадир стропальщиков Д.И. Суслов.

рой подается порода в самосвал. Такие уже не выпускают. Приходится искать по всей Москве, иногда даже — на Украине или в Белоруссии. Особенно остро стоял вопрос с запчастями в зимнее время, когда замерзала техника, и люди работали в очень тяжелых условиях.

Этот вопрос волнует и механика участка поверхности Адама Александровича Немцова: «Механизмы уже старые, работают более пятнадцати лет. Нового-то ничего нет. Вот и приходится повозиться с ними. Бывает, что и ночью вызывают, когда что-то не в порядке».

— Сейчас у нас здесь очень много

организаций, — продолжает механик. — И каждая требует порожняк, материалы.... Простой редко бывает. Думаю, что до пуска как-нибудь дотянем с этими механизмами. Ведь уже в 2007-м сдавать будем.

Не просто, наверное, подсчитать, сколько пусков было в метростроевской биографии Немцова. Адам Александрович работает в СМУ-5 с 1959 года. Пришел из армии и в конце декабря устроился в этот коллектив. Как раз тогда СМУ-5 возглавил Николай Иванович Федоров. «Вот с тех пор и не летаю, все на одном месте работаю», — говорит ветеран. И совершенно спра-

ведливо добавляет, что СМУ-5 выручают сейчас, в основном, пенсионеры. Действительно, кому как не им, настоящим метростроевцам, учить молодых работать.

Еще один ветеран с участка поверхности — бригадир стропальщиков Дмитрий Иванович Суслов.

— Без бригады Дмитрия Ивановича, — говорит А.В. Крехтунов, — не обходится ни одно кардинальное решение вопросов, связанных со спуском-подъемом материалов. Мастер своего дела, а Метростроем очень давно. Он знает все — где что лежит, где какие тубинги. Расскажет лучше любого специалиста. У него можно проконсультироваться по всем этим вопросам. Именно у Суслова проходит обучение каждый рабочий, которому предстоит стать стропальщиком.

Видно с первого взгляда, что порядок на тесной площадке 439-й шахты поддерживается, что и молодой начальник участка, и ветераны, отнюдь не безразлично относятся к этому.

Фаина БЛИНОВА.

Бригадир электромонтажников

Михаил Сергеевич Пуршев был в редакции накануне майских праздников. И потому рассказывая о себе, перелистывая страницы своей 75-летней жизни, он, конечно же, не мог не вспомнить детство, которое пришлось на войну

В сорок первом ему исполнилось десять лет. Он родился в деревне Парфеньково Волоколамского района Московской области. После смерти отца жил с мамой и двумя старшими сестрами.

— Отлично помню, как летом в деревне появились ополченцы, — рассказывает Михаил Сергеевич. — Вместе с местными жителями они строили доты, дзоты, копали окопы. Даже в саду у каждой избы сделали убежища, у нас — в три наката. Как только передовые немецкие части заняли деревню, у нашего дома расположилась кухня. Сначала немцы порезали всех поросят, потом принялись за уток, кур, гусей и пчел... Разорили всё хозяйство. А когда ушли, их место заняли другие, в основном, пожилые люди — ремонтники, которые занимались техникой. На чердаке дома я устроил себе через маленькое оконце наблюдательный пункт. Однажды увидел лыжников, скорее всего, это была наша разведгруппа. Завязался бой с немцами... К счастью, без потерь со стороны разведчиков, на этот раз все ушли целыми и невредимыми. Но были и другие случаи, когда моя мать, например, пыталась накормить пленных советских солдат, а немцы запрещали. И все-таки, несмотря на угрозы, она ухитрилась передать им что-то из еды. Когда началось широкомасштабное наступление наших войск, фашисты, озверев, сожгли нашу деревню дотла. Двадцать дней, в период самых тяжелых боев, мы укрывались в землянке. А потом перебрались к деду в Ханево.

В пяти километрах от деревни Ханево — Ярополец. Тот самый, где имени Юнcharовых, где бывал когда-то Александр Сергеевич Пушкин. Как не гордиться, если ты окончил ярополецкую школу! И Михаил Пуршев гордился, как никак, а некая причастность к историческому месту все-таки имеется. И не только историческому но и героическому. Ярополецкая земля полита кровью подольских курсантов, они стояли насмерть в сорок первом. И погибли... 570 молодых ребят сложили здесь свои головы. Им в Ярополце воздвигнут памятник.

До призыва на службу Михаил Сергеевич поработал в Волоколамске электриком, а когда его призвали на

флот, был радиотелеграфистом. Хотя... В училище в Пинске его обучили не только этой профессии, он легко мог заменить сигнальщика, моториста, артиллериста.

— На флоте, как и на Метрострое, взаимозаменяемость, без этого никак нельзя, — говорит Михаил Сергеевич.

А на Метрострое он пришел сразу после демобилизации. Бравый моряк с Дунайской флотилии устроился в КМЭ, на работу его принимал в ту пору главный инженер Лев Маркович Симак. Да к тому же и прораб попался замечательный — строитель первой очереди метро, участник строительства тоннеля под Татарским проливом Михаил Федорович Митяков.

— Полетели объекты один за другим, — вспоминает ветеран. — Общежития в Измайлове, недоделки на «Смоленской», гостиница «Прага», Генштаб. Каждый раз я ждал перемены — работаю в Конторе монтажа эскалаторов, а эскалаторы не монтирую. И, наконец, когда сооружали «Рижскую», «Щербатовскую», «ВДНХ», нашу бригаду, Юрия Григорьевича Кудрявцева, направили на строительство метро. Вот здесь я узнал, как делается электропривод, освещение по наклону, освещение вестибюля... А потом наша бригада монтировала эскалаторы на станции «Ленинские горы», и там же, на Ленгорах, делала фуникулер. Если на Рижском радиусе я впервые почувствовал себя настоящим метростроевцем, то в командировке в Киеве, где шел монтаж эскалаторов на станциях «Вокзальная» и «Арсенальная», стал настоящим специалистом. Любую операцию мог выполнить самостоятельно. Из шести электриков, что работали тогда со мной, в живых только Геннадий Иванович Шарапов, который еще недавно трудился в мехцехе СМУ-4.

Кстати, именно в пору строительства первой очереди метро в Киеве, КМЭ вошло в состав СМУ-4. В столицу Украины, чтобы познакомиться с нами, приезжал Николай Павлович Гостев.

Не зря Гостев говорил о своем коллективе: «СМУ-4 — СССР и окрестности». Михаилу Сергеевичу запомнилась командировка в Ленинград, там московские метростроевцы монтировали эскалаторы на станциях «Маяковская» и «Гостинный двор». А в Вязьме трудились на заводе железобетонных шпал. Откомандированные сюда венгерские рабочие, на которых была возложена вся электрическая часть, не выдержали холодов, а СМУ-4, как всегда, оказалось на высоте.

Бригада Кудрявцева постоянно со-



НАШИ ЮБИЛЯРЫ

деревне дом. И он действительно его купил под Ярополцем, только вот в окно без дала поглядывать не смог. Позвонил Рознатовскому... И снова стал бригадирствовать, пошел, как сам говорит, по второму кругу — «Алтуфьевская», «Римская», «Аннино»...

— Тяжелый период пришелся на время строительства «Римской», — рассказывает ветеран. — Перестройка, безденежье. Люди уходили в другие организации. Чтобы поднять дух, на участок постоянно приезжали Виктор Петрович Хрусь, Арон Петрович Рознатовский, Евгений Васильевич Афонин. Разговаривали с ребятами, убеждали, просили подождать. Но какое может быть настроение, если зарплата задерживается, на участке сплошная нервотрепка: оборудование — нестандартное, нет ни светильников, ни люминесцентных ламп. Привезут партию, и та негодная. Надо было все проверить, перебрать. Вот, к примеру повесили бы мы по боккам платформы указатели на тех длинных штангах, которые поступили, и цеплялись бы пассажиры за них головами. Строители тогда пришли к нам на помощь. Директор СМУ-8 Николай Александрович Сорокин и главный инженер Вениамин Владимирович Максимов прислали с «Цветного бульвара» целую бригаду слесарей для исправления этого брака.

Михаил Сергеевич помнит по годам каждую свою стройку, будь это «Новокузнецкая» или «Серпуховская», «Шаболовская» или новая СТП на Арбате, где приходилось работать исключительно по ночам. А все потому, что вел дневник. Думал, что останется там записи и о пуске станции «Бульвар Дмитрия Донского». Но сдать ее ему не удалось.

— После двух операций здоровье пошатнулось, — говорит Михаил Сергеевич. — Подошел к начальнику участка Александру Николаевичу Нечаеву: «За счет других деньги получать не хочу». Тогда у меня действительно не было сил продолжать работу, а вот теперь бы, наверное, смог. Так меня тянет на производство!

20 мая Михаилу Сергеевичу исполняется 75 лет. Юбилей он будет праздновать в своем «имении» под Ярополцем в кругу семьи: с женой Екатериной Никифоровной, которая всю жизнь работала на Метрополитене, с сыном Юрием, внуками Катей и Леной...

— Я — ровесник Метростроя, а мне эти годы никто не дает. Говорят, выгляжу молодо, — смеется Михаил Сергеевич.

И это — правда.

Нина СОЛОВЬЕВА.

МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ

ПЯТЬ ВЕСЕННИХ МЕДАЛЕЙ

Гузель Ахмадулина, метростроевская спортсменка с электрокардиостимулятором в груди, в конце апреля стала участницей чемпионата России по легкой атлетике среди ветеранов. Итог соревнований: две золотые медали в спортивной ходьбе и беге на дистанциях 3000 метров, серебряная медаль — в беге на 1500 метров.

В чемпионате Москвы по пулевой стрельбе среди инвалидов, посвященном Дню Победы, наша Гуля вновь вышла в лидеры. Она завоевала первое место среди женщин, за что и получила в подарок, как приз, спортивный костюм.

7 мая, в честь Великой Победы, в столице проходил 14-й Московский международный полумарафон. Участвуя в «Десяти московских верстах», Гузель Ахмадулина заняла первое место среди инвалидов и второе среди ветеранов возрастной группы 55–59 лет.

Уже сейчас Гузель начала подготовку к международному нью-йоркскому марафону, который состоится осенью этого года.

ОТКРЫЛАСЬ НАВИГАЦИЯ

В этом году на Москве-реке будут работать 32 теплохода, старые речные трамвайчики «эмки», которых осталось всего семь, производства 50-х годов.

По Москве-реке будут открыты маршруты от Киевского вокзала до Новоспасского моста, от Парка культуры и отдыха им. Горького до Печатников (по выходным дням), Марьино—Братеево—Коломенское, Строгино—Троице-Лыково, экскурсионный — от Воробьевых гор до памятника Петру I и обратно (один час).

В этом году тарифы на прогулочные теплоходах установлены в размере 250 рублей для взрослых и 150 рублей — для детей. Льгот не будет.

В ближайшие выходные на маршрут выйдет больше теплоходов, их время работы с 10.30 до 20.00. К концу мая, когда световой день станет больше, теплоходы будут выходить еще раньше, а последний прогулочный теплоход отправится от Киевского вокзала в 21.40.

В этом году будут работать лишь две пригородные «Ракеты» от Северного речного вокзала. Если раньше от Северного речного вокзала до Тишкова можно было добраться за 80 рублей, то в этом году — за 150–200 рублей. Маршрут открыт 28 апреля.

Помимо этого через несколько недель каждое воскресенье из Москвы будет ходить теплоход в Санкт-Петербург. Также можно будет добраться до Нижнего Новгорода, Астрахани, Соловецких островов, Твери и ряда других привлекательных для туристов мест.

ЧАС ПИК? ДОБИРАЕМСЯ ВПЛАВЬ

Мэрия Москвы намерена запустить в регулярном режиме пять маршрутов по Москве-реке, чтобы разгрузить метро.

Городские власти собираются пересадить пассажиров на специальный водный транспорт. Стоимость билетов на такую альтернативу поездкам не превысит 20 рублей, а перерывы между рейсами будут не более 10 минут, обещают чиновники. Кроме того, планируется повысить уровень комфортности в транспорте.

Как сообщили в городской администрации, проект организации пассажирского движения по Москве-реке будет рассмотрен уже в этом году. Для скоростной перевозки пассажиров планируется определить пять основных маршрутов, по которым можно будет во время навигации перевозить до 2,5 тысяч пассажиров на одном маршруте, или около 300 человек за час.

Отечественные судостроители сконструировали маломерный мелкосидящий скоростной катамаран. Его городские власти считают наиболее приемлемым в качестве водного «автобуса». В общей сложности планируется использовать более 60 таких катамаранов, которые развивают скорость до 35 км/час и могут перевозить сразу 50 человек. Таким образом, по каждому маршруту будут курсировать примерно 12 катамаранов. Ожидание водного перевозчика составит 5–10 минут.

Заметка из старой газеты

В редакцию пришло поздравление с Днем Победы, а в конверте заметка из послевоенного номера «Метростроевца» (тогда газета называлась «Ударник Метростроя»):

«С первого дня войны строители метро показали себя верными сынами Родины. Они не только по-фронтовому работали в тылу, немало метростроевцев с оружием в руках громили подлых немецких захватчиков.

В 1942 году коллектив метростроевцев, работавших в Абакане, горячо откликнулся на призыв Красноярского крайкома ВКП(б). Многие из наших товарищей ушли добровольцами на фронт. Среди них — старший инженер Полянский, старший инженер Ерофтьев, инженер-механик Никитин, тт. Жидовленко, Кордюков, Лапин, Яснов, Ратнер и другие.

На фронте метростроевцы доказали, что они горячие патриоты своей Родины. Командир взвода лейтенант Полянский, несмотря на непрекращающуюся бомбежку и артиллерийский обстрел, выполнил точно в срок задание командования по постройке блиндажей на наблюдательном пункте. Он пал смертью храбрых. Последними словами Полянского были: «Скажите товарищам и моей семье, что я честно выполнил долг перед Родиной».



Отважным сапером был командир взвода коммунист тов. Ерофтьев. Он

обезвредил сотни вражеских мин. Лейтенант Константин Ратнер (ныне работающий в постройкоме), артиллерист, выкатил орудие на открытую позицию и прямой наводкой поразил вражеские огневые точки. Несмотря на тяжелое ранение, Ратнер не покинул своего поста, пока не выполнил задания.

Константин Абрамович Ратнер (справа) с фронтовым другом Василием Кондратьевичем Бездушным. Октябрь 1943 года.

Сergeй Яснов под бомбежкой и артиллерийским обстрелом подвозил боеприпасы на переднюю линию фронта. Автору этих строк не раз приходилось производить под сильным огнем съемки переднего края противника.

Можно привести немало примеров доблести и мужества, проявленных метростроевцами. Недаром часть, в которой сражались наши товарищи, получила звание гвардейской и наименование «Смоленской» и «Рижской». Эта часть воспитала прославленного Героя Советского Союза Александра Матросова.

Большинство товарищей, ушедших на фронт рядовыми, стали офицерами. Командование высоко оценило заслуги бывших строителей К. ФРОЛОВ, инженер Метропроекта, участник Отечественной войны».

Как сложилась дальнейшая судьба автора и героев этой небольшой заметки из нашей газеты? С тех прошло почти 60 лет. Скорее всего, большинства из них уже нет в живых. С каждым годом все меньше остается людей, которые дорогами тяжелейших боев шли к Великой Победе...

Но мы хорошо знаем бывшего артиллериста Константина Абрамовича Ратнера. За тот бой, о котором идет речь в заметке, он награжден орденом Красной Звезды. В прошлом году Константин Абрамович отметил свой юбилей — 95 лет. Продолжает вести активный образ жизни, возглавляет совет ветеранов Тоннельного отряда № 6, пишет стихи, читает, общается с друзьями, готовится встретить 75-летие Метростроя. А 9 Мая Константин Абрамович поднял «фронтовые сто грамм» за Победу.

«МЕТРОСТРОЕВЕЦ» — НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ

Продолжается подписка на второе полугодие 2006 года. Если вы хотите получать нашу газету с 1 июля, поспешите на почту. На «Метростроевец» можно подписаться в Москве и в Московской области. Индекс газеты — 24264, стоимость на 6 месяцев в Москве — 166 руб. 38 коп., в Московской области — 175 руб. 44 коп. Подписаться можно в любом почтовом отделении. Все данные о подписке — в каталоге российской прессы «Почта России».

ДЕНИСЮК Илья Иванович

После тяжелой и продолжительной болезни на 92 году жизни скончался участник строительства первой очереди метро Илья Иванович Денисюк.

Почти сорок лет Илья Иванович трудился в коллективе СМУ-5 — сначала рядовым слесарем-монтажником, затем бригадиром. Немало за его плечами станций метро, в том числе «Арбатская», «Курская», «Калужская»...

Илья Иванович был специалистом высокой квалификации, знал и любил свое дело. Был честным, добросовестным, чутким и отзывчивым человеком.

Как участник трудового фронта, Илья Иванович был награжден медалями «За оборону Москвы», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 — 1945 гг.». Его не раз отмечали Почетными грамотами, объявляли благодарности.

Выражаем искренние соболезнования родным и близким Ильи Ивановича Денисюка. Память об этом светлом человеке навсегда останется в наших сердцах.

Администрация, профком, совет ветеранов СМУ-5.

РЕДИЧЕВ Анатолий Александрович

6 мая после тяжелой болезни на 80-м году жизни скончался председатель совета ветеранов ООО «СМУ-13 Метростроя» Анатолий Александрович Редичев.

Вся трудовая жизнь Анатолия Александровича была неразрывно связана с Московским метростроем. В сентябре 1943 года, в семнадцать лет, он пришел по путевке Фрунзенского райкома комсомола на строительство станции «Электрозаводская». Трудился слесарем. Затем работал на Кольцевой линии метро, на проходке перегонных тоннелей между станциями «Павелецкая» и «Таганская».

Пятьдесят шесть лет Анатолий Александрович отдал Метрострою. Его хорошо помнят во многих подразделениях: в СМУ-3 он работал в шахтном комитете, в СМУ-13 — инженером по технике безопасности, возглавлял оздоровительный лагерь «Юный метростроевец», несколько лет являлся председателем дорожного комитета ДСО «Локомотив» на Мосметрострое. Со спортом Анатолий Александрович дружил всю жизнь. Работая на 20-й шахте, неизменно играл в хоккейной и футбольной командах. Участвовал в соревнованиях по лыжам и не раз выходил победителем. Был кандидатом в мастера спорта по альпинизму.

Уйдя на заслуженный отдых, Анатолий Александрович поддерживал постоянную связь с коллективом. Его уважали за добросердечное отношение к людям.

Коллектив ООО «СМУ-13 Метростроя» выражает искренние соболезнования родным и близким покойного. Память о нем мы сохраним в наших сердцах.

Администрация, профком, совет ветеранов СМУ-13.

Любовь к книгам — это навсегда

Тридцать три года назад в главную метростроевскую библиотеку, которая находилась тогда в Черкизовском клубе, пришла симпатичная женщина. Пришла только потому, что ее, молодую маму, устраивали график и близость работы к дому. Никто, даже она сама, не могли тогда предположить, что библиотечное дело станет делом всей ее жизни, что любовь к книгам — это навсегда.

Мария Михайловна Горшкова стала трудиться под руководством директора ЦБС Метростроя Надежды Аполлосовны Ушаковой. Она организовывала и комплектовала библиотеки на многих предприятиях и объектах: тогда на Метрострое насчитывалось более четырех десятков передвижек и шесть филиалов — стационарных библиотек. Подбирала литературу по тематике, по запросам самых активных читателей. Готовила выставки, встречи с видными деятелями культуры, писателями, известными метростроевцами — героями труда. Каждая из десяти тысяч книг прошла через ее заботливые руки.

В то время, когда биография библиотекарки Марии Горшковой только начиналась, богатейшая метростроевская коллекция книг, газет, журналов, брошюр насчитывала до 120 тысяч томов. В Центральной библиотечной системе трудились несколько десятков работников. Каждый второй метростроевец являлся постоянным читателем библиотек. Учащиеся вечерних вузов, техникумов, ПТУ неизменно пользовались читальными залами — к их услугам были подборки технической и учебной литературы. В общежитиях регулярно проводились обсуждения новых книг, проходили дискуссии на самые волнующие темы.

Многое ушло в прошлое. Но жизнь метростроевской библиотеки, несмотря ни на что, удалось сохранить. В настоящее время практически вся библиотечная система Метростроя сконцентрирована в комплексе общежития № 21 (УПЦ). Здесь около 60 тысяч книг — то лучшее, что десятилетиями собиралось всеми поколениями метростроителей. Мария Михайловна заботливо сохраняет этот золотой фонд. И хотя электронные средства коммуникации все активнее внедряются в нашу жизнь, число пользователей библиотекой неуклонно растет. Мир читателей выглядит солидным и разнообразным — от профессоров, директоров СМУ до проходчиков, домохозяйек и детей.

—Спрос на литературу у каждого



своей, — рассказывает Мария Михайловна. — Школьников, например, больше интересует классика, а взрослые читают детективы, исторические и любовные романы. Кого-то волнует морская тематика, и тут я могу предложить Виктора Конечного. Кому-то нужен Аристотель, а кому-то Селинджер или Мураками, Коэльо... Мамам маленьких детей я всегда советую взять книгу с красочными иллюстрациями, яркие картинки притягивают взгляд ребенка не меньше, чем изображение в цветном телевизоре. Есть в УПЦ второклассник, который буквально «прописался» в библиотеке. А это говорит о том, что книга во все времена остается востребованной.

Большинство читателей ориентируются на вкус заведующей библиотекой. Самим им порой трудно разобраться в многообразии книг, а Мария Михайловна с удовольствием посоветует, подскажет. Кстати сказать, каждый месяц библиотека пополняется новыми интересными экземплярами, рассчитанными как на детей, так и на взрослых. И о каждой книге Мария Михайловна может рассказать.

Своих детей, дочь и сына, Мария Михайловна воспитывала на классике, в ее доме собрана небольшая библиотека. А вот у внуки интересы уже несколько иные, она увлекается совре-

В общежитии № 21 Мария Михайловна Горшкова в кругу друзей и коллег, которые поздравили ее с юбилеем.



менными авторами и глянцевыми журналами. Внучка с бабушкой постоянно дискутируют по этому поводу. И все-таки... мудрые советы бабушки девочка без внимания не оставляет. В семье Горшковых все — книголюбы.

—Книги... Библиотека... Без этого я свою жизнь не представляю, — говорит Мария Михайловна. — В ближайшее время, к сожалению, предстоит переезд библиотеки на территорию вдовое меньше той, которую она занимает сегодня. Это боль моя и забота. Как и где разместить весь наш фонд? Как сохра-

нить его? Хорошо, что есть человек, который может посочувствовать, понять — с любимыми проблемами я обращаюсь к своему первому учителю Надежде Аполлосовне Ушаковой, отдавшей библиотечному делу не один десяток лет. Она всегда подскажет, поможет, найдет верное решение.

Недавно Мария Михайловна отпраздновала свой юбилей. Друзья, сотрудники КСУМа, которые пришли поздравить заведующую библиотекой с днем рождения, сказали немало теплых слов в ее адрес. Каждый из них неизменно отмечал профессионализм Марии Михайловны, неравнодушное отношение к избранному делу, к людям, которые спешат в стены «ее храма». Владимир Гаврилов, коллега и помощник, посвятил Марии Михайловне стихи.

Мария Михайловна полна сил, энергии, желаний работать, приносить пользу метростроевцам и их детям. И пусть, прочитав эти строки, сотни метростроевцев присоединятся к уже высказанным пожеланиям этой замечательной женщине, сеящей, по словам классика, «разумное, доброе, вечное». Пусть преданность своему делу еще долгие годы будет путеводной звездой в ее жизни.

Елена ЛАСЬКОВА,
председатель профкома КСУМа.

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 ГУП «ИПК «Московская правда»
(101990, Москва, Потаповский пер., д. 3).

Номер подписан в печать 16.05.2006 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2310

Заказ № 450