

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

МОСКОВСКОМУ МЕТРОСТРОЮ — 75 ЛЕТ



НОВОСТИ

НАГРАДЫ ВРУЧЕНЫ

Накануне 75-летнего юбилея нашего коллектива большой группе метростроителей за долголетнюю и плодотворную работу были вручены отраслевые, московские и ведомственные награды. Торжественная церемония проходила 25 сентября в актовом зале Управления Метростроя на Цветном бульваре. Награды вручали генеральный директор ОАО «Мосметрострой» Г.Я. Штерн и вице-президент ООО «Группа компаний «Трансстрой» В.В. Сбитнев.

ОТДЕЛОЧНИКИ — НА «ТРУБНОЙ»

На большой наклонный ход станции «Трубная» пришли отделочники. Участок Николая Рекутина из УСР смонтировал здесь первые 300 квадратных метров водозащитного зонта из стеклопластика. Строители СМУ-8 готовы предьявить под монтаж такого же зонта и первую заходку по своду среднего зала станции. Стеклопластик для этих работ уже завезен в полном объеме.

ПОД СЕРЕБРЯНЫМ БОРОМ

Участок Алексея Балашова из УММ демонтировал на точке «С» Серебряноборских тоннелей порталный кран грузоподъемностью 450 тонн и перевез его на точку «D» к правой демонтируемой камере. Здесь готовится встреча тоннелепроходческого механизированного комплекса фирмы «Херренкнехт» диаметром 14,2 метра, завершающего свой путь по трассе транспортного тоннеля. Участку Андрея Павленко из ООО «Тоннель-2001» остается преодолеть около 140 метров, что меньше его обычной месячной проходки.

Этот же участок завершил бетонирование дорожной плиты в левом транспортном тоннеле под Серебряным Бором.

Сердечно поздравляю с юбилеем!

Уважаемые коллеги!
Уважаемые друзья!

75 лет назад, 3 октября 1931 года, Постановлением Совета Народных Комиссаров РСФСР (СУ РСФСР № 63 за 1931 год, статья 459) был организован Московский метрострой.

Первая очередь Московского метрополитена от станции «Сокольники» до «Парка культуры», протяженностью 11,2 км с 13-ю станциями, была открыта для москвичей уже 15 мая 1935 года, а в настоящее время в Москве построен целый подземный город, состоящий из 12 линий, более 600 км тоннелей, 172 станций и 15 депо для подвижного состава.

Трудом не одного поколения замечательных рабочих, инженеров, архитекторов и художников создан Московский метрополитен. Около 9 миллионов москвичей и гостей столицы ежедневно пользуются метрополитеном, по праву считают его самым удобным и надежным видом транспорта.

За заслуги в строительстве метрополитена Московский метрострой награжден орденами: Ленина, Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени и Дружбы народов. Около пяти тысяч наших работников награждены государственными наградами и удостоены почетных званий, а 13 метростроителей стали Героями Социалистического Труда.

Коллективом Метростроя сооружены и реконструированы многие важнейшие городские объекты промышленного, гражданского, транспортного, культурного и социально-бытового назначения, построены сотни тысяч квадратных метров жилья для москвичей.

В годы Великой Отечественной войны многие метростроители героически сражались с фашистами за свободу и независимость нашей Родины. Не все вернулись с фронта. Орденами и медалями награждены более 1000 строителей метро, 51 присвоено звание Героя Советского Союза, а летчику-истребителю Алексею Константиновичу Рязанову это звание было присвоено дважды.

Метростроители сооружали оборонительные объекты под Москвой, Сталинградом, построили командный пункт Верховного Главнокомандующего в Куйбышеве. В годы войны строительство метрополитена не прекращалось ни на один день. Мужчин, ушедших на фронт, заменили в забоях женщины.

В 1943 году был сдан в эксплуатацию участок Замоскворецкой линии метрополитена со станциями «Новокузнецкая», «Павелецкая» и «Автозаводская», а в 1944 году — участок Покровской линии со станциями «Бауманская», «Электrozаводская», «Семеновская» и «Измайловский парк».

Московские метростроители принимали активное участие в строительстве метрополитенов в Ленинграде, Киеве, Минске, Ташкенте, Ереване, других городах России и республик бывшего Советского Союза, оказывали помощь чехословацким, болгарским, венгерским, польским и индийским коллегам.

И в настоящее время Московский метрострой успешно работает на строительстве Люблинско-Дмитровской линии от станции «Чкаловской» до «Трубной». Этот участок протяженностью 3,72 км будет сдан в эксплуатацию в 2007 году. Сооружается уникальная Краснопресненская автомагистраль города Москвы, которая будет задействована тоже в 2007 году. У Метростроя четкие перспективы и на последующие годы.

В этот праздничный день хочу особенно отметить наших ветеранов, которые в тяжелые годы самоотверженно трудились, строили метро, защищали и восстанавливали нашу страну, создавали славу Московскому метрострою. Низкий вам поклон и сердечная благодарность.

Сердечно поздравляю с юбилеем всех работников Московского метростроя, желаю вам и вашим семьям крепкого здоровья, благополучия и новых успехов.

Генеральный директор
ОАО «Мосметрострой»
Г.Я. ШТЕРН.

На снимке — группа кадровых метростроителей Тоннельного отряда № 6. Слева направо: зам. начальника участка **И.Н. Тимофеев**, проходчик **В.С. Бабкин**, машинист щита **Е.Г. Шилов**, заместитель главного инженера ТО-6 **В.М. Самара**, электрослесарь **С.С. Марушков**, электрослесарь **В.Н. Ткачев**, зам. главного энергетика ТО-6 **В.И. Новиков**, механик участка **Ю.И. Слущкий**, механик **В.И. Хряпов**. Фотография сделана на стройплощадке около станции «Крылатское», откуда прокладывается левый перегонный тоннель к точке «D» Краснопресненской магистрали.

Тоннелепроходческий механизированный комплекс «Ловат» преодолел уже более половины своего подземного пути — около 850 м. А всего за время своего существования с далекого 1933 года ТО-6 соорудил, работая преимущественно в сложных гидрогеологических условиях, 96,6 км перегонных тоннелей. На его счету 9 станций глубокого и мелкого заложения.

После успешного завершения сложнейшего отрезка Сокольнической линии в начале перегона «Ленинские горы» — «Университет» ТО-6 получил признание, прежде всего, как специалист по проходке перегонных тоннелей с глубокого на мелкое заложение. В дальнейшем все переходные участки на новых линиях Московского метрополитена поручались именно этому высокопрофессиональному коллективу.

Метростроевские тоннельщики освоили все методы проходки в неустойчивых грунтах: под сжатым воздухом в кессоне, с контурным замораживанием, механизированную проходку с помощью ТПМК фирм «Херренкнехт» и «Ловат» с гидро- и грунтопригрузом забоя.

Наиболее сложным оказался перегон на Люблинской линии между станциями «Кожуховская» и «Дубровка». Когда до выхода в демонтируемую камеру оставалось около 50 метров, щит сломался, и пришлось двигаться ему навстречу, применив опасный в той ситуации горный способ. Только благодаря самоотверженности и мастерству тоннельщиков участок был пройден, и пуск линии состоялся в срок.

Никогда не подводили Метрострой и путейцы ТО-6. Более 600 км путей уложили они с высоким качеством, несмотря на предельно уплотненный, как правило, график.

В активе тоннельщиков, помимо проходки в неустойчивых грунтах, успешное освоение ряда новых технологий: на Арбатско-Покровской линии — новоавстрийский способ сооружения тоннелей, на Кутузовской и Гагаринской развязках — работа с системной опалубкой, на Лефортовском тоннеле впервые был освоен метод ограждения котлована 30-метровым шпунтом, погружаемым в противодиффузионную завесу.

Как всё начиналось...

В течение нескольких недель после июньского пленума нити управления строительством метро сосредоточились в руках директора МГЖД Генде-Роте. В середине июля 1931 г. Каганович и Булганин предложили Сталину создать специальное учреждение по строительству метро. Как и другие «гиганты пятилетки», стройка должна была носить общегосударственный характер и снабжаться в привилегированном режиме. Руководство предприятием следовало поручить специалистам с практическим опытом работы на крупных стройках. Каганович и Булганин предложили кандидатуру инженера А.В. Винтера, который успешно руководил сооружением плотины гидроэлектростанции на Днепре (Днепрострой) и в неофициальных переговорах дал свое принципиальное согласие.

В конце июля Политбюро обсудило вопрос и высказалось в пользу не Винтера, а его заместителя Павла Павловича Ротерта. Орджоникидзе и Кагановичу поручили переговорить с Ротертом. 5 августа 1931 г. тот был утвержден в должности начальника строительства московского метро с обязательством не позднее 1 мая 1932 г. быть в полном распоряжении для выполнения этой задачи. Дело в том, что Ротерт был еще занят на Днепрострое, откуда был окончательно уволен только 8 мая 1932 г.

Павел Павлович Ротерт, родившийся в 1880 г., закончил в 1911 г.

Петербургский институт инженеров путей сообщения и до 1917 г. работал на железнодорожном строительстве. Он был формально беспартийным, но уже с 1917 г. принял сторону советской власти. В 1917 г. он занимал пост председателя Совета рабочих депутатов на Южной железной дороге, а во время корниловского путча возглавил железнодорожный стачечный комитет. В 20-е годы он руководил возведением 14-этажного Дома промышленности в Харькове, благодаря чему приобрел широкую известность. С 1927 г. наряду с А.В. Винтером и Б.Е. Веденевым он исполнял обязанности начальника Днепростроя. Опыта строительства метрополитена или городских железных дорог у него не было. Лишь во время служебной командировки в 1930 г. по странам Западной Европы и Америки он проявил интерес к сооружению трамвайного тоннеля под р. Гудзон и осмотрел метрополитен в Нью-Йорке, Филадельфии, Париже и Берлине.

Совнарком СССР 23 августа 1931 г. назначил Ротерта начальником строительства московского метро, а его заместителем инженера К.С. Финкеля. Последний закончил Политехникум в Шарлоттенбурге и в 1911–1914 гг. работал в Берлине в фирме «Сименс & Гальске» на строительстве метро. С 1918 г. Финкель состоял членом партии большевиков. В последние годы перед призывом на строительство московского метро он трудился в Берлине по по-



П.П. Ротерт.

ручению советской внешнеторговой организации и с интересом продолжал следить за сооружением тамошнего метрополитена.

В августе 1931 г. Булганин поручил Ротерту и Финкелю заняться подготовкой структуры и положения об организации, ведающей строительством метро, которую предстояло основать при Моссовете под названием Метрострой. В распоряжение инженеров Булганиным было выделено 50 тыс. руб. и 4 комнаты по ул. Ильинка, 3, в непосредственной близости от Кремля. За два дня Ротерт и Финкель набросали проект Положения о Метрострое и предложили его вниманию Моссовета. В документе прямо говорилось о строительстве «городской скоростной дороги на собственном (подземном) полотне», т.е. о метрополитене.

13 сентября Совнарком РСФСР утвердил Положение о Метрострое и присвоил объекту ранг «ударной стройки», т.е. особо срочной, что

давало преимущества при распределении ресурсов. 2 октября 1931 г. документ был принят Совнаркомом СССР, причем ранее он прошел экспертизу в ВСНХ и Наркомате финансов и по просьбе Булганина дополнен двумя пунктами: рабочие и финансовые планы Метростроя должны утверждаться Советом Труда и обороны, руководитель Метростроя и его заместитель назначаются Совнаркомом СССР. Измененную версию Положения Совнарком РСФСР утвердил еще раз 13 октября 1931 г. Совет Труда и Обороны 13 ноября 1931 г. включил Метрострой в список ударныхстроек. Тем самым была завершена фаза институционализации и обеспечен приоритетный статус строительства.

В основу управления Метростроем Ротерт положил организационную схему Днепростроя, и первым подразделением стал Технический отдел, на который возложили функцию проектирования. Прочие отделы основывались по мере того, как в них возникала потребность. К 22 сентября 1931 г. в штате Метростроя значилось 24 специалиста, из них 18 инженеров и техников. Поскольку Ротерт из-за занятости на Днепрострое не мог постоянно находиться в Москве, он назначил себе второго заместителя. Им стал инженер Н.И. Осколков, ранее исполнявший обязанности полномочного представителя Днепростроя в Москве. Начальником Технического отдела Ротерт сначала поставил молодого инженера И.С. Шелюбского, но вскоре заменил его на известного ученого-мостостроителя В.Л. Николаи.

(Из книги немецкого историка Дитмара Нойтатца «Московское метро»).

Под охраной государства

Московский метрополитен самый удобный и надежный вид городского транспорта. И не только поэтому его называют лучшим в мире. Замечательные архитекторы (А. Шусев, А. Душкин, И. Фомин), художники (П. Корин, А. Дейнека), скульпторы (М. Манизер, В. Мухина, Е. Вучетич) вложили свой труд в создание станций метрополитена, многие из которых стали настоящими произведениями искусства. «Маяковская», «Кропоткинская», «Сокольники», «Красные ворота» получили высшую награду — Гран-при — на международных выставках.

Правительство Москвы включило в государственный список памятников истории и культуры 7 станций метро, сооруженных в годы Великой Отечественной войны: «Бауманскую», «Электроводскую», «Семеновскую», «Партизанскую» (бывший «Измайловский парк»), «Автоводскую», «Новокуневскую», «Павелецкую». И теперь в нашей столице 10 станций метрополитена (вместе с «Маяковской», «Кропоткинской» и «Красными воротами») являются памятниками истории и архитектуры, которые взяты под охрану государства.



Станция «Павелецкая».

«Я все эти годы недаром прожил»

Константин Абрамович Ратнер до сих пор помнит и может прочесть наизусть прозаический текст, который был помещен под его фотографией в буклете, отпечатанном в феврале 1935 года для первых пассажиров Московского метро. Ими тогда, еще до официального пуска первой очереди, стали делегаты VII съезда Советов СССР. Молодого строителя на одной из страниц представили как изолировщика, но там же говорилось, что он был и проходчиком, и бетонщиком, и мраморщиком. И еще — упоминалось его увлечение театром. Сейчас такое сочетание профессий представить трудно, а тогда это было в порядке вещей. Комсомольцы-добровольцы осваивали то дело, которое выдвигалось на передний план.

В феврале 1934-го, когда он впервые пришел на шахту 21–21-бис, там только недавно приступили к разработке калотт в боковых тоннелях станции «Красные ворота» и, значит, проходка была в центре внимания. При этом строители отставали от графика, не хватало организованности, слабо использовалась техника. И Ратнер, вместе с другими новичками, начал непосредственно в забое осваивать отбойный молоток. Тяжеленный перфоратор, с которым нельзя было работать без дополнительной опоры, тоже побывал в его руках.

Теперь же, спустя более 70 лет, как самый неприятный момент ветеран вспоминает отсутствие на шахте (до определенного времени) людского спуска-подъема. Стволы в основном предназначались для подачи материалов и выдачи породы. А проходчики шли в шахту по



лестницам. Сначала по деревянным, а потом по железным.

— Там было и темновато, и сыро, — рассказывает Константин Абрамович. — И сколько раз мы друг другу на пальцы наступали, торопясь попасть на руддвор. После смены те же ступеньки приходилось преодолевать в обратном порядке, да еще с грузом усталости.

Кого-то это отпугивало, но большинство втягивалось и, более того, в непростых условиях боролось за повышение выработки, за ликвидацию отставания. А еще молодой энергии хватало на всевозможные общественные дела. Для Кости Ратнера, который до прихода на шахту был актером, таким делом стало создание на шахте театрального кружка.

Группа энтузиастов, опираясь на помощь приглашенного режиссера, сумела поставить две пьесы. Репетиции проводили на лестни-

це Дома инвалидов. Свои роли Костя разучивал в электричке, так как жил не в общежитии, а у старшей сестры в Малаховке. О таких подробностях сам Константин Абрамович уже не рассказывает. Но они стали известными благодаря чудом сохранившемуся номеру газеты «Комсомольская правда» на Метрострое за 7 ноября 1934 года. Там помещен очерк журналиста Б. Волкова «Когда кончается смена», рассказывающий о сценическом увлечении молодого строителя.

О сотрудниках выездной редакции «Комсомолки» ветеран и сейчас отзывается весьма уважительно:

— Они поставили свой вагончик прямо на нашей строительной площадке и проводили на ней целые дни, помогая вытягивать шахту из прорыва. В течение нескольких месяцев бывали везде, где шла работа. Прославляли ударников, крити-

К.А. Ратнер выступает на открытии 15 мая 2006 года портретного барельефа Героя Социалистического Труда Т.В. Федоровой на станции «Красносельская».

ковали отстающих. Те, кто попадал под огонь критики, были, конечно, недобролыны газетчиками. Но общая ситуация выправлялась. На шахте сменилось руководство. И мы в срок построили свою станцию, единственную тогда трехсводчатую на глубоком заложении.

Спустя более 30 лет именно строители «Красных ворот» стали инициаторами ветеранских встреч. Позже их примеру последовали те, кто начинал свой метростроевский путь на других станциях первой очереди.

В октябре 1967 года около ста выходцев из шахты 21–21-бис собрались в среднем зале «Красных ворот», откуда после короткого митинга направились в Дом культуры Метростроя, находившийся в Лоси. Избрали там свой совет и определили главные цели: сбор воспоминаний и передача с их помощью опыта первопроходцев новым поколениям метростроителей.

Встречи стали ежегодными. К ним подключили учащихся ПТУ и рабочую молодежь. На первых порах росло и число самих собиравшихся ветеранов. На седьмой встрече их было уже 170 человек. Но потом начались потери. Под натиском времени ряды «красноворотцев» редели неумолимо...

Когда ушел из жизни главный организатор встреч, бывший парторг шахты Лазарь Цейтлин, его заменил Константин Ратнер. Последней стала 25-я встреча, на которую смогли приехать только 16 первостроителей.

Одним из результатов многолетнего общения ветеранов стала летопись строительства станции «Красные ворота», созданная по предложению Ильи Николаевича Шамаева,

работавшего на шахте 21–21-бис начальником одного из участков. Главы из летописи печатались в «Метростроевце» осенью 2000 года, а полный машинописный экземпляр хранится дома у Константина Абрамовича.

На ее последней странице приведен краткий перечень наиболее знаменитых «красноворотцев». Среди них — Герои Социалистического Труда С.С. Панчев (бывший главный инженер шахты) и Н.М. Эсакия (бывший сменный инженер), Герои Советского Союза А.А. Егорова-Тимофеева (бывшая арматурщица) и В.С. Котлов (бывший слесарь-монтажник), лауреаты Госпремии СССР Ш.С. Данелия (бывший прораб) и К.И. Овчинников (бывший проходчик), член Союза писателей СССР А.С. Ноздрин (бывший проходчик).

Вполне справедливо будет включить в тот славный перечень по совокупности заслуг и самого Ратнера. Он награжден и боевым, и трудовым орденами, написал и издал книгу стихов. И, может быть, самая главная заслуга Константина Абрамовича заключается в том, что, проработав на Мосметрострое более полувека, он и поныне не теряет с ним связи, являясь председателем совета ветеранов ТО-6 и автором нашей газеты.

18 сентября этот неутомимый человек продиктовал по телефону такие строки:

Десять десятков давно за плечами.
Я все эти годы недаром прожил.

На «Красных воротах»
меня поздравляли
Совсем молодого и полного сил.
Мой труд — это вклад
для любимой столицы.

Для этого, знаете, стоило жить.
А что голова уж совсем серебрится...
Не будем об этом сегодня тужить!

В начале ноября Константину Абрамовичу Ратнеру, живой легенде Московского метростроя, исполнилось 96 лет.

Юрий ПЕТРУНИН.

СМУ-5 возвратилось на свои исторические станции

Старейший на Метрострое коллектив СМУ-5 сдал в эксплуатацию много уникальных объектов. Мы попросили главного инженера Василия Николаевича ВОРОШНИНА вспомнить о них.

—Поскольку я работаю в СМУ-5 с 1977 года, уникальных объектов за это время, на мой взгляд, было два: станция «Боровицкая», сданная в эксплуатацию 20 лет назад, и станция «Сретенский бульвар», которую строим сейчас.

Сооружение «Боровицкой» велось в непосредственной близости от «Арбатской», в плотной городской застройке с уникальными архитектурными памятниками — Домом Пашкова, книгохранилищем библиотеки им. Ленина, новым зданием Генерального штаба. Начальником СМУ-5 в то время был Николай Иванович Федоров, главным инженером Владимир Егорович Захаров.

Сложная гидрогеология и связанные с этим проблемы сделали «Боровицкую» уникальным объектом. Большой приток воды во все выработки, особенно много ее было, когда сооружался малый наклонный ход для пересадки на станцию «Арбатская». Более 200 кубометров в час! Буквально по колено в воде пробирались в забой.

Когда «Боровицкая» в конструкции была практически готова, начались осадки поверхности, появились трещины на книгохранилище библиотеки им. Ленина. Много об этом тогда писали в «Известиях», в «Литературной газете»... Вместе с Николаем Ивановичем Федоровым и группой проходчиков нас вызывали в Ленинский райком партии и отчитывали по этому поводу. Потом разобрались — строители тут виноваты больше или еще кто-то.

Нам удалось остановить осадки, для этого были приняты все необходимые меры, и избежать ЧП, которое могло произойти в центре Москвы. Очень много усилий приложили инженеры СМУ-5, разработавшие специальные мероприятия, и проходческие бригады, воплотившие эти мероприятия в жизнь. В то время на «Боровицкой» трудились наши самые достойные бригады — Рауля Нугаева, Нико-

лая Леденева, Михаила Глебова, Михаила Медведева, Владимира Захарова и другие. В результате осадки стабилизировались, и радиус был открыт для пассажиров в запланированные сроки.

С тех пор прошло 20 лет, всё спокойно функционирует, станция «Боровицкая» работает, и никаких тяжелых последствий для метрополитена и для города нет.

—Сегодня СМУ-5 трудится на «Сретенском бульваре» с двумя пересадками — на «Чистые пруды» и «Тургеневскую».

—Мы вернулись на свои исторические родные станции: «Тургеневскую» наш коллектив построил, если не ошибаюсь, в 1969–1971 годах, одновременно вел реконструкцию «Чистых прудов» (бывшей «Кировской»), как известно, эта станция на первой очереди была сооружена без среднего зала. Немного раньше СМУ-5 раскрыло средний зал «Дзержинской» и сделало там второй наклонный ход. Тоже уникальный объект. Начальником участка был Григорий Иосифович Гликин.

«Сретенский бульвар», как и «Боровицкая», в центре города, где плотная застройка. Наверху уникальные архитектурные здания — ЦСУ по проекту академика Колли и архитектора Ле Корбюзье, Главпочтамт, Лукойл, Академия художеств. К тому же, станция не обычная и по своей конструкции, сооружается без обратного свода. Вначале пройдены пилот-тоннели почти по всей длине, забетонированы опоры, потом на них возводился свод. Стройплощадку начали осваивать в 1989 году. Вскоре из-за отсутствия финансирования выработку пришлось законсервировать. Работы велись только там, где возможно было развитие аварийной ситуации. И так продолжалось в течение нескольких лет.

И вот, наконец, принято решение о том, что центральный участок Люблинско-Дмитровской линии пускается в 2007 году. В июне 2005-го мы приступили к развитию фронта работ.

—Какие уникальные объекты построил ваш коллектив за годы своего существования? Этот вопрос мы задавали метростроителям накануне юбилея. И услышали немало рассказов о том, сколько труда, инженерной мысли, смекалки, самоотверженности, любви к своему делу отдавали строители, чтобы создать те уникальные объекты, которые служат, и еще долго будут служить москвичам. Сегодня мы рассказываем о некоторых из них.



На станции «Сретенский бульвар»: (слева направо) главный инженер УСП А.С. Петренко, директор УСП А.И. Мышенков, главный инженер СМУ-5 В.Н. Ворошнин, генеральный директор ОАО «Мосметрострой» Г.Я. Штерн, директор СМУ-5 М.Ю. Арбузов, директор Транстоннельстроя В.П. Буц.

ФОТО П. СЕМЕНОВА

Средний зал «Сретенского бульвара».

УНИКАЛЬНЫЙ ОБЪЕКТ

Учитывая сжатые сроки, призвали на помощь субподрядные организации, в том числе Тоннельный отряд № 6, Транстоннельстрой, СМУ-1, СМУ-7.

Метрострой приходит сюда в третий раз. Большое количество старых подходов и вспомогательных технологических выработок сильно затрудняет нашу работу. Теперь нам приходится через них еще раз проходить. Надо заниматься дополнительным раскреплением, перекреплением, уплотнением грунтов...

Очень неприятный случай произошел в конце прошлого года при сооружении наклонного хода на станцию «Тургеневская». Когда проводили буровзрывные работы, неожиданно, в ночную смену, хлынул настоящий водопад, порядка 300 кубометров в час. Все руководители быстро приехали на шахту, организовали первую откачку воды, совместными действиями ликвидировали аварию.

И немножко успокоились только тогда, когда стала ясна причина — старые подходы выработки были частично заполнены водой, служили своего рода резервуаром, а потом произошел одновременный сброс этой воды. Проходку наклонной штольни временно приостановили.

Потом приток воды стабилизировался. Но машинное помещение и

пересадку на «Тургеневскую» нам пришлось проходить через фурнель, что затормозило работы. Сегодня все идет нормально. На пересадке два забоя. Сооружено 15 колец наклонного хода и 7 колец машинного помещения диаметром 13,3 метра.

—Как у вас обстоят дела с кадрами на этом сложнейшем объекте?

—Очень тяжело. За последние пять лет мы потеряли много специалистов-проходчиков для станций глубокого заложения. Раньше в СМУ-5 было 32–34 проходческие бригады, причем высококвалифицированные, с большим опытом. Сейчас у нас, как и в других метростроевских коллективах, дефицит проходчиков, чечанчиков...

На сегодняшний день в СМУ-5 работает порядка 750 человек. В последнее время приняли на работу более 200 проходчиков. Надеясь развиваться и дальше. Можно сказать, что наш коллектив вновь проходит путь своего становления на этой труднейшей станции.

—Кого вы вспоминаете из инженеров тех лет, своих предшественников?

—Когда я пришел проходчиком в СМУ-5, Борис Иванович Яцков, нынешний главный инженер Метростроя, работал здесь начальником участка. А меня направили на участок Григория Иосифовича Гликина, наша

бригада вела проходку перегонного тоннеля от станции «Авиамоторная».

—Механизированным щитом?

—Нет. Механизированный щит шел следом, в другом тоннеле от «Авиамоторной». Мы финишировали первыми. Помню, что заместителем главного инженера был тогда Эдуард Борисович Рубинчик. В апреле 1978 года мы сделали сбойку, и он первым после ночной смены поздравил нас с этим радостным событием. Прошли длинный перегонный тоннель — 1450 метров. Сейчас у нас Серебрянборские тоннели примерно такой же длины, по 1500 метров. После «Авиамоторной» пришли на «Боровицкую». В это же время заканчивали «Нахимовский проспект» одновременно с перегонным тоннелем в сторону «Севастопольской». Там у нас шли два механизированных щита — ТЩБ-7 и ЩН-1э. Начальниками участков были Гликин и Яцков.

И, конечно, я вспоминаю Николая Ивановича Федорова, крупного специалиста, настоящего горняка. Мы старались быть хорошими учениками. И опыт пригодился на «Сретенском бульваре», где смогли достойно продолжить славные дела «королевского» СМУ-5, как его называли раньше.

Беседу вела Фаина БЛИНОВА.

Рядом с правительственной трассой

На счету СМУ-8 более тридцати станций столичного метро и Центральный пересадочный узел. По объему выполненных работ вполне сопоставимо со строительством станции глубокого заложения и возведение второго выхода «Маяковской», законченное нами в прошлом году. В эту сложную систему подземных сооружений вошли двухуровневый вестибюль с многочисленными служебными помещениями, большой и малый наклонные ходы, камеры металлоконструкций, натяжные камеры, четыре подходов коридора с соединительными ходами, понизительная подстанция, кабельный коллектор, лифтовая шахта. Если же учесть сложные условия, в которых всё это строилось, то второй выход знаменитого метровокзала смело можно назвать уникальным объектом. Причем, со сложностями мы встречались и на поверхности, и в недрах Триумфальной площади.

Во-первых, стройплощадка с трудом была втиснута в застройку центра города и находилась при этом на правительственной трассе, что влекло за собой ограничения для производственного транспорта и для работы механизмов (по уровню шума). Во-вторых, проходку приходилось вести в непосредственной близости от действующего метро — иногда на расстоянии порядка одного метра. Это исключало применение буровзрывного метода, а породы там встречались очень крепкие. Для их разработки пришлось взять на вооружение



специальные технические средства: швонарезчик, гидроклинья, прибор Шульца. Они облегчали труд проходчиков и помогали выигрывать время, что было очень важно в условиях поставленных перед нами жестких сроков. Наряду с этим строители наклонного хода встретились с мощным пльвуном. Успешно преодолеть его толщу удалось только с помощью глубокого замораживания грунта.

Решать свои строительные задачи мы должны были, постоянно помня о том, что имеем дело с памятником культуры мирового значения. Надо было, прежде всего, ни в коем случае не повредить его, и также обозначить архитектурно-конструктивную преемственность. А открытие для пассажиров метро второго выхода «Маяковской» дало возможность приступить к ремонтно-реставрационным работам на этом шедевре архитектора А.Н. Душкина.

Вениамин МАКСИМОВ, технический директор СМУ-8.



Этот снимок сделан в 1973 году после митинга на станции «Дзержинская» (сегодня «Лубянка»). Только что сдан еще один уникальный объект — после реконструкции раскрыт на полную длину средний зал «Дзержинской» и построен второй выход на поверхность, что не смогли сделать в свое время строители первой очереди.

На этой фотографии мы видим вместе и тех, кто строил первую линию метро, и тех, кто завершил их дело в 1973 году. В центре — начальник участка СМУ-5 Г.И. Гликин и главный инженер СМУ-5 В.Е. Захаров.

Между ними — улыбающаяся Т.В. Федорова, в то время она была заместителем начальника Метростроя. Второй справа — инженер В.В. Волков из СМУ-5. Дальше — начальник ПРО Управления Метростроя А.Н. Холмецкий, улыбающийся И.М. Якобсон, начальник технического отдела Управления Метростроя, участник строительства станции «Смоленская» первой очереди. Через одного человека от него мы видим лицо Н.П. Гостеева, начальника СМУ-4, первооткрывателя. Первый слева — районный инженер ПРО Управления Метростроя Н.А. Филатов.

От пуска к пуску

Страницы дневника Ильи Николаевича ШАМАЕВА в период его работы заместителем начальника Метростроя

Илья Николаевич Шамаев пришел на Московский метрострой в 1933 году уже зрелым человеком. Позади – гражданская война, где он был комиссаром легендарной Богучарской бригады, позади учеба в МИИТе и проектирование железных дорог. В те годы Илья Николаевич был в числе первых инженеров, начинавших работу по проектированию Байкало-Амурской магистрали.

На Метрострое Шамаева направили на строительство станции «Красные ворота». Он возглавлял здесь комсомольско-молодежный участок. В дальнейшем И.Н. Шамаев много лет работал заместителем начальника Метростроя. Скончался ветеран в 1978 году.

«ХРУЩЕВ НАЗВАЛ МЕТРОСТРОЙ «ЗОЛОТЫМ КОЛЛЕКТИВОМ»

1951 год

30 ноября. Сегодня проехал в дрезине по левому тоннелю новой трассы метро («Курская» - «Белорусская») Н.С. Хрущев и вместе с ним И.И. Румянцев (МГК), т. Гоцеридзе, Кулаков (зам. министра) и др.

Я на станцию «Курская» (кольцевая) приехал в 16.30. До приезда Н.С. Хрущева проехал с проверкой вместе с работниками МГБ, т. Ковалевым (политотдел) и т. Ионовым (Дорпрофсоюз) на дрезине с габариткой до ст. «Белорусской» и обратно. Тов. Хрущев прибыл на ст. «Курская» в 20.00, и сразу же выехали по направлению к «Белорусской».

Я находился в первой дрезине. Останавливались с осмотром на

каждой станции. Тов. Хрущев отозвался положительно об оформлении ст. «Белорусская». На обратном пути остановились на станции «Ботаническая» (ныне «Проспект Мира» – ред.) и по эскалатору поднялись наверх, бегло осмотрели вестибюль и в 22.00 на машинах разъехались. Тов. Хрущев хорошо отозвался о коллективе Метростроя, назвав его «золотым коллективом». В общем, он остался доволен нашей работой, что воодушевляюще подействовало на всех нас.

1 декабря. Сегодня пропустили первый поезд по новой трассе, чем выполнили решение МГК и приказ Министра. На «Курскую»-кольцевую, где размещался штаб по пропуску поезда, собрались к 23.00. Командовал всей подготовкой т. Церковницкий в контакте с работниками Метрополитена. По временной схеме с Таганской подстанции в 24.00 был подан состав из четырех вагонов, и мы тронулись в путь по новой трассе при большом напряжении нервов. Все ли будет в порядке? А вдруг что-либо не так?

Медленным ходом прошли без остановок по левому тоннелю до ст. «Белорусская», и от ст. «Белорусская» по правому тоннелю до ст. «Комсомольская». От «Комсомольской» тронулись назад к «Белорусской» с остановками, сажая в поезд руководителей и рабочих со своих станций. На «Белорусской» перешли снова на левый тоннель и уже почти с нормальной скоростью направились к ст. «Курская», куда прибыли около 2-х часов ночи. Первый поезд, вопреки «пред-

сказаниям» метрополитеновцев, прошел хорошо, нормально, за исключением отдельных участков, где третий рельс немного искрился. В общем, для нас, метростроевцев, – это большая победа. Все были в приподнятом настроении, поздравляли друг друга с благополучным пропуском первого поезда.

Теперь не подкачать бы и сдать трассу в эксплуатацию правительственной комиссии – 21 декабря. Придется крепко потрудиться. Работы еще много, и главным образом – у отделочников, в особенности по вестибюлям «Комсомольской» и «Белорусской». Да и у монтажников её хватает – действует эскалатор только на «Ботанической». Ни Басманная подстанция, ни подстанции на площади Коммуны пока еще не закончены монтажом.

29 декабря. Сегодня до часу ночи с А.И. Барышниковым ездили на мотовозе проверять трассу. Завтра будет дано напряжение для пробной обкатки. Сегодня начала работать правительственная комиссия.

30 декабря. Почти целый день по трассе гоняли состав. Был подан только один, гоняли его по обоим тоннелям с оборотом в тупиках за станцией «Белорусская». Я спустился в метро около 3-х часов на «Комсомольской», проехал до «Белорусской», с выходом на «Новослободской». На «Комсомольской» сняли последние леса из-под панно.

31 декабря. С утра и до 2-х часов дня был с подкомиссией на станциях «Ботаническая» и «Новослободская». Перед концом рабочего дня – поздравления сотрудни-

ков с наступающим Новым годом. Съездил в свою поликлинику, поздравил с Новым годом больных, лежащих в стационаре.

Станция «Белорусская».

«В ОТПУСКЕ В ЭТОМ ГОДУ ТАК И НЕ ПРИШЛОСЬ ПОБЫВАТЬ»

1952 год

30 января. Сегодня начало движения по второму участку четвертой очереди метро. В 13.00 на станции «Комсомольской»-кольцевой состоялся митинг. Открыл его т. Ковалев, выступили т. Лукьянов (начальник участка), один из бригадиров, т. Губанков, т. Ежов и Н.С. Хрущев.

В 15.00 открылись двери для пассажиров. Я был дома на положении больного.

8 декабря. Сегодня состоялась коллегия МПС по Арбатскому радиусу. Все мы очень боялись этой коллегии, так как срок до пуска остался малый (2 месяца), а работы еще непочатый край. Вопреки ожиданиям коллегия для нас закончилась благополучно. Министр был настроен неплохо, заявил, что работа проделана большая, закончить в срок это дело чести не только метростроевцев, но и всего МПС. Указал, что Метрострою надо помочь.



В первом ряду – инженеры 21-й шахты: (слева направо) И.Н. Шамаев, И.И. Выдыш, Н.В. Резвов, С.С. Панчев. 1933 – 1934 гг.

Срок для пропуска первого поезда установлен 25 декабря.

31 декабря. Последний день 1952 года. Он прошел в большой и напряженной работе по строительству Арбатского радиуса. В отпуске в этом году так и не пришлось побывать.

В прошедшем году пережили много тяжелых и тревожных моментов. Во второй половине года из-за наших неплатежей ДЗМО трижды прекращал отгрузку перегонных тубингов. Создавалась угроза остановки проходческих работ. Были большие затруднения с поставкой кабеля и некоторого электрооборудования. Были проблемы с поставкой инертных материалов с Академического карьера и, наконец, в декабре не хватило примерно 3000 тонн цемента. В конце концов, со всеми этими затруднениями удалось справиться, особенно хорошо вышли из положения с бетоном в декабре, в самый напряженный (штурмовый) месяц. Провалилась попытка некоторых свалить причину срыва срока пуска пробного поезда на необеспеченность бетоном. В декабре заводы работали в три смены и давали бетон безотказно.

Однако строители со своей задачей не справились – 25 декабря поезд не удалось пропустить. До последнего дня еще укладывали путевой бетон, рельсы проложили не на всем протяжении трассы. Около 1500 кубометров бетона осталось на первые дни 1953 года.

Практически пропуск первого поезда будет возможен 5 – 10 января. Факт невыполнения срока пуска пробного поезда огорчил весь коллектив перед встречей Нового года.

Сегодня, в последний день 1952 года, я поздравил все подчиненные мне коллективы телефонограммами и личными звонками. Выезжал на завод № 6, поздравил людей с Новым годом, поблагодарил за хорошую работу в 1952-м. Был на 3-й автобазе. В конце рабочего дня



Станция «Проспект Мира».

ИЗ ЛЕТОПИСИ МЕТРОСТРОЯ



В центре, лихо надвинув папаху, сидит комиссар бригады совсем еще молодой Илья Шамаев. За храбрость в годы гражданской войны он был награжден орденом Красного Знамени. Слева от него – командир бригады В.В. Стракович. Стоят – начальник связи бригады И.И. Старченко и комиссар штаба Поляков. 1919 год.

провел короткую встречу с коллективом Метростроя.

Все эти организации, так называемые «тылы», с честью справились со своими задачами, и труженики вполне заслуживали теплого слова и благодарности.

«АРБАТСКИЙ РАДИУС ОТКРЫТ ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ»

1953 год

15 января. В ночь на 15 января пропустили первый поезд по левому тоннелю (правый еще не готов) Арбатского радиуса. Я был дежурным по Управлению и докладывал т. Кулакову о продвижении поезда.

На пропуске первого поезда были только работники Метростроя и Метрополитена (без шума). Правый тоннель будет готов только к 20 января, а вообще работы еще месяца на полтора.

31 января. Сегодня осмотрели трассу с правительственной комиссией. Прошли пешком от станции «Площадь Революции» до «Киевской». Работы еще минимум на месяц.

26 марта. После осмотра Арбатского радиуса правительственная комиссия заседала почти 5 часов. В результате подписан акт о приеме Арбатского радиуса в эксплуатацию.

30 марта. Осмотрел Арбатский радиус министр т. Бещев.

31 марта. Осмотрел Арбатский радиус Л.М. Каганович, который дал высокую оценку выполненной работе и всему коллективу метростроевцев.

1 апреля. Вышло постановление правительства – радиус открыть для пассажиров 5 апреля. На 4 апреля намечен митинг.

4 апреля. Сегодня в 13.00 на станции «Арбатская» состоялся митинг, посвященный открытию Арбатского радиуса. На митинге присутствовали: министр т. Бещев, т. Гоцеридзе, т. Кулаков, секретарь МК т. Михайлов, секретарь МГК т. Капитонов. После митинга поездом проехали до станции «Киевская», откуда

начальство уехало на машинах, а мы на поезде вернулись на «Арбатскую».

5 апреля. В 6.00 Арбатский радиус открыт для населения.

31 декабря. Последний день 1953 года. Как и прошлый, этот год был напряженный. Трудности с бе-



Станция «Арбатская».

тоном и железобетонными изделиями, в связи с изъятием у нас завода № 6 и Академического карьера. Проблемы были с лесом – лесотранхоз работал плохо, смена руководства ЛТХ оказалась неудачной. Не хватало арматурного железа. Были финансовые затруднения, из которых мы вышли в результате решения правительства о покрытии нашей кредиторской задолженности. К концу года Метрострой сумел покрыть всю свою внешнюю задолженность – свыше 40 млн. рублей.

В истекшем году, особенно во второй половине, обострились мои отношения с начальником Метростроя, который явно и систематически ведет линию на дискредитацию меня и выживание. Моя «непокорность» и независимость, по-видимому, только разжигают его.

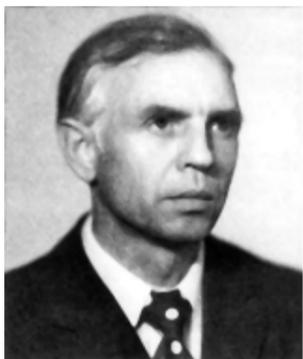
В начале этого года мы сдали Арбатский радиус, в период с сентября по декабрь выполнили большой объем работ по переоборудованию ГУМа, который открылся 24 декабря. Подготовили к сдаче третий (последний) участок Большого кольца IV очереди. Рабочая комиссия уже прошла, на очереди – правительственная. Предполагается сдать его в постоянную эксплуатацию к 18 января, 300-летию присоединения Украины к России.

1954 год

13 апреля. Сегодня первый день моей работы в институте в качестве руководителя отделения тоннелей и метро.

Ровесник Метростроя

НАШИ ЮБИЛЯРЫ



Сегодня Василий Степанович Коронков отмечает 75-летие. Гранитчик, бригадир... Каменных дел мастер, за плечами которого почти пятьдесят лет трудовой жизни и столько же станций метро. А начало было положено на «Комсомольской» — кольцевой, тогда молодой рабочий пришел в бригаду камнетесов Александра Даниловича Теплова, где его и обучили премудростям профессии.

Но в работе с камнем требуется не только профессионализм, без души красоты не получится. Благодаря таким умельцам, как Василий Степанович, холодные конструкции подземных метровокзалов чудесным образом превращались (и превращаются!) в прекрасные дворцы. Совершенно права была старейший архитектор Метрогипротранса Любовь Александровна Шагурина, которая говорила о том, что «архитектура — это искусство, которое создается многими людьми и во многом зависит от рук строителей

и отделочников». Руки Василия Степановича Коронкова одевали в праздничные одежды «Павелецкую» и «Чертановскую», «Кузнецкий мост» и «Чеховскую», «Марксистскую» и «Цветной бульвар»...

— Специалист № 1, — говорит о юбиляре Елена Максимовна Сеславинская, которая в шестидесятые годы работала в УСР главным инженером. — В коллективе трудилось немало хороших бригадиров, но Коронков был для меня самым любимым. Надежный, грамотный, добросовестный. Человек слова. Человек, на которого всегда и во всем можно положиться. Любое дело доведет до конца. Общась с ним, обязательно что-то черпаешь для себя. Интересы у Василия Степановича разнонаправленные. Много читает, в доме хорошая библиотека. Мы с ним большие друзья. Знаю его жену, дочь. Семья — прекрасная.

Мастером высокого класса называет Василия Степановича Виктор Михайлович Будеев, в прошлом начальник участка УСР. Не один десяток лет прошагали они вместе по жизни и по метростроевским объектам. А еще он отмечает талант Коронкова учить, передавать опыт. Гранитчики Василий Ларин, Александр Простов, Леонид Рогожин, Александр Новиков... Своим рождением в профессиональном плане они как раз обязаны Василию Степановичу.

— Почему к нему так часто направляли молодых ребят? Да потому что знали: Коронков сделает из них отличных специалистов, — говорит Виктор Михайлович. — Он требова-



На станции «Речной вокзал» отделочники: В. Немудров, К. Слонов, В. Коронков, И. Шевелев, В. Андрианов, А. Трепалин, Н. Смирнов, В. Ерышалов, П. Иванов, В. Ясаков. Август 1964 года.

тельный, но не деспотичный. Покажет, поможет, проверит... Но если что-то не так, заставит переделать. Очень боролся за качество и всегда стремился к тому, чтобы бригада была на высоте, чтобы нигде и никто ее не склонял. Ребята его понимали, старались не подводить.

Принципиальный, честный, порядочный, благородный, справедливый — это тоже всё о нем, о Василии Степановиче. Это всё отзывы тех, кто с ним работал.

— Никогда он не бравировал своими достижениями и заслугами, — говорит председатель совета ветера-

ранов Метростроя Валентина Васильевна Шульгина. — Известный бригадир, лауреат премии Совета Министров СССР, кавалер орденов Трудового Красного Знамени и «Знак Почета»... Его бригада постоянно выходила победителем в соцсоревновании. Есть чем гордиться, о чем рассказывать. Но... более скромного человека я в своей жизни просто не встречала. Хочу поблагодарить Василия Степановича за работу в совете ветеранов. Он всегда, по первому зову, спешит на помощь. Исключительно исполнительный и безотказный человек.

— Вот если кто и заслуживает звания Заслуженного строителя и трех орденов Славы, так это Василий Степанович Коронков, — убежден Виктор Михайлович Михайлов. — Великий труженик. Будучи начальником участка, я даже в мыслях никогда не держал пойти и проверить работу Коронкова. Человек качества. Бригадир всех бригадиров.

Дорогой Василий Степанович! С юбилеем вас! Коллектив УСР, ветераны Метростроя от всего сердца желают вам крепкого здоровья, счастья, долгих лет жизни.

Николай КУЗНЕЦОВ,
председатель профкома УСР.

«Держусь за воздух...»



Фото А. ПОПОВА

805-м штурмовом авиационном полку она была единственной из женщин летчицей — штурмовиком. Но сначала Анна Егорова покоряла московские недра.

О комсомольской юности арматурщица со станции «Красные ворота» вспоминает с каким-то особым трепетом и волнением:

— Вот сидим как-то на лесах, вяжем арматуру, и вдруг... появляется Лазарь Моисеевич Каганович. Слышим его строгий голос: «Почему дети в шахте?» А нам, действительно, после окончания ФЗУ еще не было восемнадцати. Спускаемся с лесов вниз и давай плакать, жаловаться начальнику смены, что нас выгоняют на-гора. А, значит, не будет теперь бутылки кефира и вкусной булочки. Он решает хоть кого-то из нас спасти. Приказывает постройться. И четверо, оказавшиеся выше всех ростом, остались в шахте. В их числе были и мы с Тосей Островской. «Только начальству на глаза больше не попадитесь», — посоветовал начальник смены. Мы счастливые вновь поднялись на леса и продолжили работу.

На всю жизнь она запомнила ответственную лестницу с маленькими площадками, по которой приходилось спускаться в шахту. Полуметровая, узкая, обледенелая, скользкая... Страшно было идти вниз. Если кто-то шел навстречу, разминуться невозможно. Следом идущие шахтеры постоянно наступали на

сапоги. А там, внизу, ребята и девочки взваливали на себя тяжелую арматуру и шли цепочкой по штольне к тоннелю на свое рабочее место, где предстояло собрать эту арматуру по чертежам, связать проволокой каждое перекрестье. А о том, как боролись комсомольцы «Красных ворот» за качество, даже стихи написаны. Их автор — проходчик шахты Григорий Костров:

*Проверяйте внимательней,
Все равно не найдете изъянов —
Это сделано крепко,
С учетом давления веков.
Здесь работу вели
Молодой бригадир Емельянов,
И Маруся Агеева,
И заботливый Женя Синьков.*

Анна Александровна, если опять-таки говорить стихами, гордится тем, что была «рядовым шахтерского труда». И именно Метрострой дал ей путевку в небо.

В бригаде не все одобрили её поступление в аэроклуб. Даже верная подруга Тося Островская была против этой затеи. А бригадир, со словами «Она жилистая, выдохит», дал рекомендацию.

И она выдюжила. Выдержала все испытания, которые выпали на ее долю...

Когда началась Великая Отечественная война, за плечами Анны Александровны была уже Херсонская школа Осоавиахима и работа летчика — инструктора в аэроклубе города Калининна. А начинала она свой боевой путь в 130-й отдельной авиаэскадрильи связи Южного фронта. На По-2, который считался воздушным почтальоном, произ-

водила разведку, вела поиск окруженных в тылу врага наших частей, доставляла в штабы документы и почту. В феврале 1942 года ей вручили орден Красного Знамени. А осенью этого же года она добилась перевода в учебный штурмовой полк. Ей говорили — штурмовик не подходит женщине. Но она доказала обратное. Штурмовик покорился отважной летчице. На ИЛ-2, который немцы называли «Черной смертью», она совершила 277 боевых вылетов. Анна Егорова сражалась над Таманским полуостровом и над Малой Землей, штурмовала корабли противника на Черном море...

20 августа 1944 года на Магнушевском плацдарме за рекой Вислой штурмовик старшего лейтенанта Анны Егоровой был сбит. Как ее выбросило из горящей машины? А дальше был плен... Смогла бы она, обгоревшая едва ли не до костей, с переломами, выжить, если бы не помощь и поддержка подпольщиков концлагеря «ЗЦ»? Вряд ли! Эти люди, рискуя своей жизнью, делали всё возможное и невозможное, чтобы спасти ее жизнь, поднять, поставить на ноги. Даже боевые награды летчицы один из подпольщиков спрятал в банке с ядом. Но тогда у Анны Александровны еще не было ордена Ленина и Золотой Звезды Героя Советского Союза. Да и не знала она, что в полку ее представили к этому званию посмертно. Только через двадцать лет после Победы, в 1965 году, награда попала к адресату. И это по праву!

А в мае этого года Анна Александр-



Слесарь по ремонту отбойных молотков и перфораторов Анна Егорова на станции «Динамо». 1937 год.

ровна Тимофеева-Егорова была отмечена почетным титулом «Национальный герой» и орденом Российской Православной церкви «За честь и доблесть». Ей вручили также именное серебряное оружие и золотую мантию. Торжественная церемония награждения проходила в зале Церковных Соборов Храма Христа Спасителя.

— Женщина летчик-штурмовик — редчайшее явление в нашей военной истории, — сказал на церемонии награждения главной премией страны «Российский национальный ОЛИМП» заслуженный деятель искусств РФ Владимир Березин. — Анна Александровна относится к легендарной когорте воинов, которые являются гордостью России.

И гордостью Метростроя! Анна Александровна Тимофеева-Егорова единственная из метростроевцев, Героев Советского Союза, которая вместе с нами будет отмечать 75-летний юбилей коллектива. Спасибо, что вы есть у нас!

Нина СОЛОВЬЕВА.



И вот мы — на Красноармейской улице, в уютной квартире Анны Александровны, с поздравлениями и подарками от руководства Метростроя и Теркома профсоюза.

...«Ты помнишь, Алеша, дороги Смоленщины» — читал за праздничным столом стихотворение Константина Симонова Дмитрий Евгеньевич Метальников. А Анна Александровна рассказывала о своих дорогах и боевых товарищах. В этот юбилейный для нее день метростроевцы не скупились на слова признания и восхищения. В ее честь звучали тосты, ей посвящались песни военных лет, которые она с удовольствием подхватывала — «Потому, потому что мы пилоты, небо наш, небо наш родимый дом...»

НА СНИМКЕ: рядом с А. А. Тимофеевой-Егоровой — П. В. Агаджанян, В. А. Пасторова, Н. Н. Соловьева, Д. Е. Метальников.

Игорь Тараненко — Почетный строитель России



Фото А. ПОПОВА

На вестибюле «Трубной».

—Звания, награды... Игорь Николаевич, как часто вас отмечали?

—Впервые за восемнадцать лет работы на Метрострое.

—Оценка труда — это имеет какое-то значение?

—Безусловно, приятно, когда твой труд оценивают по достоинству. Но лично для меня главное — работа.

—Судя по вашей характеристике, с которой я познакомилась, на вашем счету немало серьезных объектов. А почему вы стали метростроителем?

—Дело в том, что я потомственный горняк, отец работал на Севере. С романтикой этого края были связаны все мои юношеские мечты. После окончания Московского горного института, я три года трудился на Билибинском горнообогатительном комбинате в Магаданской области, добывал золото. Сначала был горным мастером, затем начальником участка. А потом мы с женой вернулись в Москву. У же тогда я точно знал, что пойду на Метрострой. Направляясь в бюро по трудоустройству в Октябрьском районе, где мы жили, неожиданно увидел вывеску: «СМУ-14». Прямо на лестнице столкнулся с директором Владимиром Михайловичем Родиныным...

На строительстве станции «Крестыанская застава» начал горным мастером на откатке, потом на проходке, затем меня назначили заместителем начальника участка Евгения Федоровича Чумакова, и дальше уже — начальником участка.

—И это на «Крестыанской заставе» вы внедряли новую технологию проходки?

—На этой станции был применен горнопроходческий комбайн. С его помощью, полностью исключив буровзрывной способ, мы разработали весь средний зал. Комбайн за смену проходил по пять метров, тогда как на один метр проходки при буровзрывном способе уходило 8–9 часов.

«Крестыанскую заставу» я считаю самой главной своей стройкой. И потому что это — первая в жизни подземная станция, и потому что здесь стал начальником участка. А начальник участка — это тот руководитель, который максимально задействован на сооружении объекта. Здесь я создавал свой коллектив. В пусковой период на

участке трудилось 250–270 человек. Многие ребята, обладающие задатками лидеров, чувством ответственности, профессиональными навыками были выдвинуты в бригадиры. Многие из них до сих пор трудятся в СМУ-1.

—Какие стройки, кроме «Крестыанской заставы», вы относите к числу самых важных?

—В принципе все стройки важны. Нельзя сказать, что к какой-то из них я относился менее добросовестно. Отношусь обычно, как к своему детищу, невзирая на то, в какой должности в этот момент работаю. Важным объектом для себя я считал пересадочный узел с «Крестыанской заставы» на станцию «Пролетарскую», который сооружали без остановки движения поездов, и где мы вместо отбойных молотков для прорезки проемов применяли бетонорезы. Важным был тоннель в составе Ярославской развязки, когда впервые в своей практике столкнулись с городским заказчиком — «Организатором», и его требованиями, связанными с качеством работ, с графиком их выполнения... Мы получили здесь дополнительный опыт. Расширили свой профессиональный кругозор. Подземные проходчики, например, освоили арматурное дело, а чеканщики научились работать с мягкими материалами. Обкатав бригады на Ярославке, пошли дальше — на Кутузовский проспект, Метрострой как раз получил генподряд. Вот эту стройку я бы назвал самой трудной. Настолько были жесткие сроки, мы столько напряженной работа! Мы соорудили четвертый тоннель, разворотный, самый глубокий. Через него шла вся техника с грунтом, материалами... Приступили к работе последними из всех задействованных на этом строительстве организаций. И уложились в срок.

Кутузовскую развязку я сдавал уже в должности главного инженера. А потом пришел опыт Гагаринской — опыт работы в жутко стесненных условиях. Площадка по пять метров в каждую сторону. Материалы, которые заготавливали в мехцехе, привозили и монтировали «с колес».

—Самая интересная стройка...

—И опять-таки сложно выделить. Каждая была в чем-то абсолютно



новой и, естественно, интересной. Если «Крестыанская застава» — станция глубокого заложения, то «Аннино» соорудалась открытым способом. А ее необычная архитектура потребовала от строителей неординарных решений. Мы поставили здесь две стационарные опалубки. Одну заходку — от купола до купола — делали за 12 дней. А это очень хорошие темпы.

Потом осваивали новую технологию на Бутовской линии: монтаж пролетных строений и «птичек» над станциями. Но если «птичками» занималось каждое конкретное СМУ, то пролетные строения на всех четырех станциях собирал наш коллектив. Для этого мы специально обучили бригаду по мостовым СНИПам, приобрели необходимое оборудование. По сей день добрым словом вспоминаю Альберта Рафаэлевича Сафиуллина, в настоящее время заместителя генерального директора СМУ-1, мостовика по образованию, который тогда очень помог своими дельными предложениями. Ко всему прочему, на всех четырех станциях Бутовской линии наш коллектив собрал металлоконструкции под эскалаторы.

—Два года вы — главный инженер СМУ-9. А у этой организации несколько иной профиль, чем, например, у СМУ-14. Это тоже шаг вперед?

—Мне, как горняку, этот профиль как раз ближе. Так что я очень благодарен Александру Васильевичу Захарову, генеральному директору, за то, что он пригласил меня в СМУ-9. Работать в коллективе по-настоящему интересно. Кстати, пришел я в тот момент, когда из ЗАО организация преобразовывалась в ООО «СМУ-9 Метростроя». Сначала было пять участков и те переходящие — работали как на объектах нашего СМУ, так и «Строймехсервиса». Сейчас у нас одиннадцать полноценных участков: по разработке грунта, по сооружению «стен в грунте»... В прошлом году организовали второй участок по бурению буросекущихся и буронабивных свай. И тогда же, год назад, когда в состав СМУ-9 влился ВИЗБАС, появились еще два участка — один выполняет водопонижение и замораживание грунтов, другой, механический цех, занимается подготовкой насосов, насосных станций для водопонижения, делает каркасы для буронабивных и буросекущихся свай. Сейчас на стадии формирования новый участок — по сооружению монолитных конструкций. А связано это с тем, что коллективу передали строительство депо в Митино.

—А что вы скажете о руководителях участков, что их отличает и что, на ваш взгляд, является главным в их работе?

—Главное — быть инициативным. Плох тот начальник участка, который слепо следует приказам вышестоящих руководителей. Мне повезло. Работаю с умными, толковыми, грамотными инженерами, у которых на все есть свое мнение,

свои идеи, предложения. В их числе — Анатолий Перевертун, Вячеслав Деханов, Валерий Рыбин, Михаил Неплевский.

—На каких объектах сегодня заняты механизаторы?

—Прежде всего, скажу о метростроении. В настоящее время ведем разработку грунта под вестибюль станции «Трубная». Половина грунта была взята ранее, но потом пришлось остановиться — на пути оказался непрекращающийся кабель. Производим работы по бурению материальных и сантехнических скважин по центральному участку Люблинско-Дмитровской линии, выемку грунта на станции «Строгино».

Большой объем коллектив выполнил на Серебряноборских тоннелях. Но сейчас, когда все основные работы закончились, мы переключились на сторонние объекты, делаем монтажные камеры для проходки коммуникационных коллекторов. Хотелось бы, конечно, снова поучаствовать в большой работе.

—На каком уровне СМУ-9 оснащено механизмами, техникой?

—На достаточно высоком. Есть всё, что необходимо для нормальной работы. А иначе не выжить. ОАО «Мосметрострой» это отлично понимает. С его помощью мы приобретаем по лизингу немало новой

ИЗ ЛЕТОПИСИ МЕТРОСТРОЯ

компьютеризирована. Машинистам уже не надо работать на ощупь, как прежде на «Воронежце». А знания... Проводим обучение обслуживающего персонала и машинистов с привлечением специалистов из Германии. А иначе немцы не дают гарантию на свою технику. Осваивают современную технику не только молодые, но и те, у кого за плечами уже десятки лет стажа. В последнее время немало машинистов пересели с «Касагранде» на «Либхеры» и сейчас успешно трудятся. Помогает также современная техническая литература, на каждый участок в большом количестве мы подписываем периодические издания по соответствующей тематике.

—На строительстве второго выхода станции «Маяковская» для крепления котлована вы осваивали грунтовыми анкерами типа «Титан». В чем их преимущество?

—Благодаря их применению удалось заметно сократить сроки строительства. Мы устанавливали по 12–14 анкеров в сутки, тогда как при использовании прядевых максимальное количество анкеров составляло бы 2–3.

Теперь винтовые трубчатые анкера будем изготавливать сами, на базе Строймехсервиса: подобрали сталь, закупили трубы, станки. Специалисты соответствующего профиля и высокой квалификации у нас для этого есть. Отработаем до конца технологию и начнем внедрять. Главное, были бы крупные объекты, как в Серебряном Бору. Вот такая мечта.

—Коллектив СМУ-9 стал вам своим?

—Стал. И не только мне. Этим летом полтора месяца на участке Анатолия Перевертуна работал бетонщиком мой сын Андрей, студент МИИТа. Он сам изъявил желание попробовать себя на производстве.

—Возможно, и Андрей в скором времени назовет себя метростроителем. Будет дитя Тараненко. Кстати, сын у вас единственный?

—Есть еще дочь, Юля. Она школьница, в этом году пошла в десятый класс.



Механизаторы на точке «D».

современной техники. Постоянно общаясь со всеми нашими потенциальными конкурентами, видя, как у них обстоят дела, могу смело сказать, что организаций такого высокого уровня, как СМУ-9, в Москве единицы.

В декабре мы должны получить еще одну новую машину для сооружения буронабивных свай. Вот тогда появится возможность бурить сваи до полутора метров в диаметре и на глубину до 64 метров. А сроки бурения одной скважины сократятся до десяти дней, в то время как сейчас на это уходит три недели.

—Такую технику можно доверить лишь специалистам высокого уровня...

—Безусловно, высокого. Техника

—Времени на семью хватает?

—Мало. Но стараюсь каждому уделять внимание. В выходные все вместе путешествуем, выезжаем на дачу, которая, правда, находится пока в стадии строительства.

—Не жалеете, что судьба привела вас на строительство метро?

—Я чувствую себя на своем месте, востребованным. Так что жалеть не о чем.

—Ваши пожелания коллективу Метростроя накануне юбилея.

—Всем — здоровья, больших творческих успехов и много, много работы.

Беседу вела
Нина СОЛОВЬЕВА.

Сотворившие чудо

«Построили... «Горьковскую» на действующем радиусе, без перерыва движения поездов, на глубоком заложении. Случай единственный в отечественной и мировой практике метростроения. Это все равно, что в ожерелье, не разрывая нитку, добавить еще одну бусинку».

П.А. Васюков.

В 1975 году вступила в строй действующих станция Ждановско-Краснопресненской линии «Пушкинская». Для пересадки с нее на Замоскворецкую линию там же, под Пушкинской площадью, решено было построить «Горьковскую» (ныне она называется «Тверской»), врезав ее в длинный перегон между станциями «Площадь Революции» («Театральная») и «Маяковская».

По первому варианту организации строительства новой станции предполагалось временно перевести движение поездов на предварительно сооруженные обходные тоннели общей длиной 738 метров с четырьмя группами камер съездов. Этот же вариант предусматривал снос нескольких зданий для размещения нового шахтного комплекса.

Специалисты метростроевского СМУ-7 и Метрогипротранса предложили иное, более дешевое техническое решение, которое и было реализовано в течение последующих четырех лет.

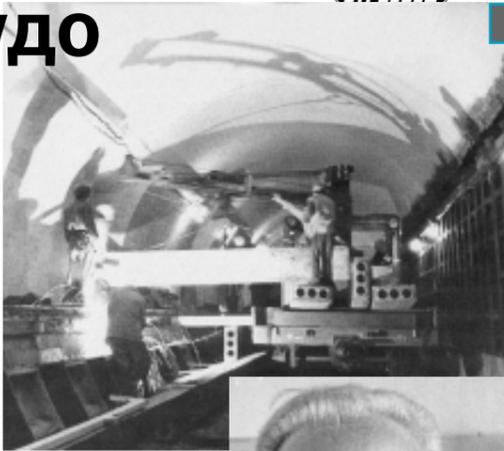
Окончательный вариант предусматривал подходные выработки от имеющегося ствола шахты № 834 к действующим тоннелям Замоскворецкой линии и сооружение вокруг них боковых станционных тоннелей «Горьковской». При этом око-

Монтаж пассажирской платформы в боковом тоннеле «Горьковской» («Тверской»).



ло половины обделки действующих тоннелей оставалось на месте — она включалась в конструкцию станционных.

Связанное с этим смещение центров передельяемых тоннелей (немного вверх и внутрь, к оси трассы) создавало определенное оперативное пространство и для проходки сбоку от действующих тоннелей, и



Начальник участка СМУ-7 Дмитрий Ильич Ненашев.

Н.Г. Зайдуллин.

для последующего частичного демонтажа их обделки.

Руководство СМУ-7 организовало на шахте № 834 два подземных участка.

В задачу первого из них (начальник Д.И. Ненашев, механик М.Ф. Ерёмин, маркшейдер В.С. Нестеров) входило сооружение всех подходных выработок с системой переподъем-

ников, среднего станционного зала «Горьковской» с пересадкой на «Пушкинскую», СТП, БТП, венттоннеля, внутренних конструкций основного наклона, который был пройден ранее — из совместного вестибюля «Пушкинской» и «Горьковской». Этот же участок с помощью пионерных штолен соорудил опоры для стен боковых станционных тоннелей.

Второй подземный участок (начальник Г.А. Туркевич, механик Е.А. Александров, маркшейдер тот же В.С. Нестеров) выполнял строительно-монтажные работы внутри действующих перегонных тоннелей и рядом с ними, включая разборку их тубинговой обделки.

Уникальность задач, решаемых строителями, особенно в непосредственной близости от Замоскворецкой линии, потребовала применения специального оборудования. Вместо буровзрывного метода проходчики использовали гидроклинья. Обделка боковых тоннелей монтировалась с помощью специально изготовленных дуговых тубингоукладчиков, приспособленных для работы в стесненной зоне.

Очень трудно было демонтировать обделку из тубингов, сорок лет простоявших под землей. Для этой цели СКТБ спроектировал установку УРО-1, оснащенную гидравлическими домкратами с усилием до 20 тонн и базировавшуюся на железнодорожной платформе. Проходческие бригады В. Литвина и В. Волчкова, в составе которых имелись опытные машинисты тоннельного блокоукладчика, быстро осво-

УНИКАЛЬНЫЙ ОБЪЕКТ

или эту установку. По графику за 2,5 часа ночного «окна» надо было демонтировать 1,7 полукольца (по 6 тубингов), а бригады довели выработку до двух полуколец.

Проходку среднего станционного тоннеля производили горным способом с помощью тоннельного укладчика типа ТУ-4Гп. Работы велись круглосуточно, но с ограничением мощности взрывов. Также горным способом сооружались СТП, БТП и вентканал. Тубинги монтировались с помощью электролебедок, установленных на специальных тележках-подмостях.

Много сил строительству «Горьковской» отдавали руководители СМУ-7 и ведущие специалисты: начальник СМУ-7 Ю.П. Павлов, заместитель главного инженера А.И. Щербина, начальник ПТО Б.И. Альперович, главный механик А.Д. Иванов, главный энергетик М.З. Хесин. Уникальный объект находился в центре внимания и Управления Мосметростроя, и Метрогипротранса, и служб Метрополитена.

Реализация предложенных технических решений на пять месяцев приблизила пуск станции и снизила общую стоимость работ на 2470 тысяч рублей (в ценах 1979 года).

За внедрение прогрессивных методов сооружения «Горьковской» группа строителей и проектировщиков была отмечена премией Совета Министров СССР.

Николай ЗАЙДУЛЛИН,
лауреат премии Совета Министров СССР, бывший главный инженер СМУ-7.

Вспомним всех поименно



Если говорить о коллективе строительного-монтажного управления № 6 в историческом плане, то не хватит и десятка наших великодушных полос газеты «Метростроевец». Но к 75-летию Московского метростроя вспомнить некоторые аспекты жизнедеятельности выдающегося производственного управления не только можно, но и необходимо.

СМУ-6 одно из немногих «пережило» лихолетье конца XX и начала XXI века. Сегодня коллектив, созданный в 1934 году, возвращается к своему главному предназначению — строить метрополитен в Москве.

История СМУ-6 началась с образования шахты № 57, со строительства перегонных тоннелей от «Площади Революции» до станции «Курская». Работы велись в сложных гидрогеологических условиях под сжатым воздухом. Знаменитые кессонщики трудились под руководством начальника шахты Дмитрия Лазаревича Штерна.

В 1938 году перегонные тоннели между станциями «Площадь Революции»—«Курская», а также «Динамо»—«Аэропорт» были сданы в эксплуатацию, в 1944 году коллектив построил тоннели между станциями «Смоленская»—«Измайловский парк».

Новое десятилетие ознаменовано пуском первого участка Кольцевой линии. С 1 января 1950 года поезда метро следуют уже через «Октябрьскую», которая сооружалась под руководством начальников участков Марьяновского, Овчинникова, Грушко, Манякина, бригадами Наумова, Костенко, Мухитдинова, Васина.

В 1953 году сдана в эксплуатацию станция «Смоленская», где, под не-

посредственным руководством начальников участков Толстухина, Короткова, Островского, отличились бригады Полякова, Кафанова, Денисова, Корнеева.

В 1955 году СМУ-6 становится самым большим подразделением Метростроя, в его составе 1520 человек.

В 1957-м для пассажиров открыта станция «Спортивная». Здесь впервые в практике метростроения при сооружении станционных тоннелей были применены пилот-тоннели. А на проходке эскалаторного тоннеля установлен рекорд скорости 45 метров в месяц. Выдающиеся успехи в работе — это результат деятельности проходческих бригад Захарюженкова, Ратникова, Лагоденко, Павлова, Наумова, Семенова. Поистине организаторский талант был проявлен начальниками участков Манякиным, Коротковым, Толстухиным, Гамолиным, Овчаренко, Францкевичем, Полосиным.

В начале шестидесятых СМУ-6 строит транспортные тоннели (ул. Чайковского, Таганская площадь), комплексы пешеходных переходов на Смоленской, Крымской, Комсомольской площадях, подземные переходы на Ленинградском, Курском, Белорусском вокзалах. Участки возглавляют Дронов, Францкевич, Толстухин. Работают бригады Шевлякова, Ходырева, Лыткина, Мамонича, Харламова, Вожжова. Закончена проходка тоннелей на станции «Шаболовская».

В 1963 году начальником СМУ-6 назначен Валентин Калистратович Федоров. Коллектив участка Си-

мандуева, в состав которого входят бригады Баранова, Ломакина, Мурадова, Мамонича, Наткина, Каширского, сооружает тоннели между станциями «Войковская»—«Водный стадион». В 1966 году руководителем СМУ-6 становится Юрий Анатольевич Кошелев. 17 декабря этого же года сдана в эксплуатацию станция «Таганская»—радиальная, в ходе строительства которой был установлен рекорд скорости — 54 метра в месяц. Заслуга в этом начальников участков Францкевича, Полосина, Симандуева, Логунова, бригад Павлова, Фетисова, Гришина, Подмятника, Баранова, Есакова.

1967 год... Начальником СМУ-6 назначают меня, Наримана Александровича Простова.

В 1969 году сооружена и сдана в эксплуатацию станция «Коломенская». Перегон пройден щитами с химическим закреплением грунтов, исключающим осадку зданий фабрики «Озвученной игрушки». Под руководством начальников участков Крюкова, Симандуева и Полосина работы здесь вели бригады Баранова, Шепелева, Исаева, Павлова, Есакова, Быковского, Хохлова, Романова, Стрельникова, Крутицкого.

Продление Замоскворецкой линии осуществлялось под непосредственным кураторством Пролетарского райкома партии и его первого секретаря Сергея Михайловича Коломина. Прошло почти сорок лет, а память о тех днях и сегодня ярко светит белым пятном. Уникальный случай в моей практике: такого горячего участия в строительстве метро я не встречал больше нигде. Сергей Михайлович

поставил дело таким образом, что все службы района, будь это ГАИ, техническая или пожарная инспекция, постоянно взаимодействовали с метростроевцами, оказывая нам всяческую поддержку. Ежедневно Коломин приезжал на наши совещания, был в курсе всех дел, при необходимости, если того требовала обстановка, мог позвонить даже министру. Благодаря неустанной заботе Сергея Михайловича Московский метрострой сократил срок строительства линии на целый год.

А вот еще один аспект истории...

В канун нового 1971 года меня приглашает в Управление Метростроя, вроде бы для поздравления, В.Д. Полежаев. И так мягко с улыбкой говорит, что нужно помочь ТО-6 завершить строительство станции «Сухаревская». Объем невелик: наклонный ход, вестибюль, пешеходный переход и сопутствующие работы.

—А сроки? Сроки, Василий Дементьевич? — угрюмо вопрошаю.

Но, тем не менее, соглашаюсь. В конечном итоге, помощь мы оказали вовремя. Но чем это обернулось для коллектива участка Овчаренко? Цельный год бригады Павлова, Исаева, Есакова, Степанова, Крутицкого, Хохлова, Романова, Стрельникова, Гришина трудились без выходных, даже в праздники 7–8 ноября. Ни на минуту мы не остановили заданный ритм работы. А коллектив Метрогипротранса... Он настолько проникся задачей, что работал круглые сутки, проектируя узлы сооружения на объекте.

В 1972 году был сдан участок перегонных тоннелей между станциями «Улица 1905 года» и «Беговая». Проходка велась щитами под двадцатью семью путями Московской железной дороги без перерыва в движении поездов. При проходке было применено химическое закрепление грунтов, водопонижение. Особый энтузиазм на участке А.И. Крюкова проявили бригады Исаева, Изотова, Коршунова, Круглова, Фирголина, Степанова, комплексная бригада Шепелева.

1975 год... Еще один объект, о котором можно писать, как об объекте одной комплексной бригады — Ильи Ивановича Шепелева. Здесь зарождался метод сдачи «под ключ». Стан-

ция «Кузнецкий мост» с пересадкой на «Лубянку». Впервые ствол шахты № 832 был пройден опускной крепью в тиксотропной рубашке, что значительно повысило производительность труда и сократило срок проходки на 6 месяцев. А поначалу планировалось идти в замороженных грунтах. Но это — процесс длительный. Что делать? Ханан Исаакович Абрамсон, который работал у нас в те годы, подал идею попробовать новый метод. Мы обратились в Метрогипротранс со своим предложением, и там нас поддержали. Сделали проект. Участки Симандуева, Крюкова, Терентьева великолепно выполнили работу.

1978 год... Закончено сооружение открытым способом перегонных тоннелей от станции «Бабушкинская» к «Медведково». Через год завершено сооружение всего подземного комплекса станции «Марксистская». Вот где коллективу выпало «счастье» быть на виду у всего города и не только. Газеты писали о том, что за сутки все выработки в объеме 48000 кубометров затоплены подземными водами. Многие тогда считали, что линии не будет. Но... мы собрали весь коллектив и стали обсуждать, что же предпринять? Через месяц откачали воду и провели все восстановительные работы. К концу года СМУ-6 вышло на ту программу, которая была запланирована.

В семидесятые—восемидесятые коллектив рос, мучал как в техническом, так и в экономическом плане. Совершенствовались руководящие кадры. Для примера возьму начальника участков, которые возглавляли потом СМУ: Б.Б. Францкевич, А.А. Полосин, Ш.Ш. Симандуев, А.А. Лыхо, А.И. Крюков, А.А. Евтихин. Из СМУ-6 родом заместитель генерального директора Мосметростроя И.И. Бучинский, бывшие руководители общественных организаций В.А. Сахаров и С.М. Герасимчук. Коллектив всегда был кузницей кадров для Московского метростроя. От души желаю своему родному СМУ и всему Метрострою успехов и новых свершений.

Нариман ПРОСТОВ,
бывший начальник СМУ-6 и Мосметростроя.



Станция «Марксистская».

Простор для техники



Конец 80-х годов ознаменовался для Мосметростроя внедрением коллективного подряда, увеличением численности работающих и широким использованием современной техники, особенно на строительстве Тимирязевской линии. А среди ее станций больше всех выделялась по части механизации как раз та, по которой была названа вся линия.

И это понятно – «Тимирязевская» стала первой в Москве односводчатой станцией глубокого заложения. Большой объем породы, которую предстояло там разработать, требовал нового подхода к организации строительства. Надо было уходить от трудоёмкого буровзрывного способа.

Имея в перспективе объект, подобный «Тимирязевской», метростроевцы загодя делали заказы на проектирование и изготовление необходимой техники. Я был в курсе некоторых из этих заказов, еще работая заместителем начальника отдела проходческих комбайнов в институте «ЦНИИПодземмаш». А



Проходческий комбайн 4ПП-5 на «Тимирязевской».

придя в Управление Мосметростроя в качестве главного механика, занимался уже получением и освоением тех или иных механизмов, а также налаживал творческие контакты с другими ведомствами, с НИИ и машиностроительными предприятиями.

По моей рекомендации для «Тимирязевской», которую строило СМУ-1, было закуплено два комбайна ГПКС. С их помощью на всю длину станции по ее бокам были пройдены подготовительные штольни для последующего бетонирования опор будущего свода.

Потом проходчики приступили к разработке породы в верхней части сечения станции, разбив его на три зоны. По краям шли малые комбайны ГПК, а по центру – большой 4ПП-5. Причем, движение осуществлялось таким образом, что вперед комбайны выходили попеременно. Обделку верхнего свода со-

бирали из железобетонных блоков, используя укладчик УСО.

Проходческий комбайн 4ПП-5 мы получили через Минуглепром с Ясиноватского завода, входившего в систему Минтяжмаша. Это мобильный и очень устойчивый механизм с дистанционным управлением, мощностью 200 квт, весом 70 тонн, способный разрабатывать породу крепостью до 8-й категории в сечении до 35 квадратных метров. Раньше в метростроении его не применяли, а на «Тимирязевской» он очень пригодился. И комбайны ГПК, изготавливаемые Копейским заводом, изначально тоже предназначались для угольных шахт. Нашу потребность в них пришлось доказывать в Госплане, а потом еще идти к министру Братченко. И в результате нам выделили четыре ГПК и заодно – четыре породопогрузочные машины. А вот укладчик УСО – это уже целевая разработка СКБ

УНИКАЛЬНЫЙ ОБЪЕКТ

Главтоннельметростроя, реализованная на ММЗ ГТМ.

Когда под сводом «Тимирязевской» (его общая длина вместе с БТП и СТП составила 279 м) выбрали всю породу, теми же комбайнами стали разрабатывать, идя со стороны центра, ядро станции. С другого ее конца навстречу комбайнам двигался по продольной оси тросовый экскаватор.

Новая техника была применена и для сооружения платформенной части. Тогда к нашим проблемам удалось подключить конструкторов ПНИИ (проектного научно-исследовательского угольного института). У них уже была разработана подходящая для нас, в принципе, машина «Штрек» – типа подъемного крана на рельсовом ходу. Они модифицировали ее для наших конкретных условий, и два обновленных «Штрека» приступили к монтажу платформы из сборного железобетона, двигаясь вдоль обочины ее краев. А центральную часть собирали собственным краном «Пионер». Сначала он стоял внизу, потом его переместили на готовый отрезок платформы.

Так что на всех этапах строительства первой нашей односводчатой станции глубокого заложения очень широко использовалась самая разнообразная техника. Картина при этом открывалась очень впечатляющая. Юрий Анатольевич Кошелев, бывая на экспериментальном объекте, говорил, что на «Тимирязевской» у нас, как на Курской дуге. Приезжали туда и некоторые иностранные делегации.

Продуманное и последовательное отношение к механизации позволило построить подземную часть «Тимирязевской» за полтора года.

Владимир БОГДАНОВ.

ИЗ ЛЕТОПИСИ МЕТРОСТРОЯ

Первый поезд

15 октября 1934 года в 8 часов 20 минут из подземного парка на Комсомольской площади вышел первый поезд московской подземки. Локомотив № 1 и состав № 1001 совершили свою первую учебную поездку под землей Москвы, на первом участке длиной 2,5 км от Комсомольской площади до Сокольников.

В ноябре под площадью Дзержинского – последняя сбойка. Строительство тоннелей закончено. Вынужено на первой очереди метро грунт хватало бы, чтобы засыпать Москву-реку до уровня набережной на протяжении от Каменного моста до Устьинского.

Московский способ

В 1960 году бригады Г. Авдюхова, А. Горбунова, Н. Филимонова из СМУ-5 на участке «Профсоюзная» – «Черёмушки» впервые в отечественной практике прошли около одного километра тоннеля закрытым способом на небольшой глубине. Это было рождение нового «московского» способа сооружения тоннелей. Он дал возможность применить железобетонные тоннельные обделки вместо чугунных и снизить стоимость строительства в 2–2,5 раза по сравнению с закрытым способом работ глубокого заложения.

Мировой рекорд

В 1969 году при сооружении тоннелей московским способом на Замоскворецком радиусе, между станциями «Коломенская» и «Каширская», коллектив участка Е. Черненко из СМУ-8 добился выдающегося результата в практике мирового метростроения – 430 метров тоннеля в месяц. Проходку вели бригады Ф. Меркушева, М. Волкова, В. Голубева, Н. Чистова.

Содружество

с искусством

В семидесятые годы на строящейся станции «Кузнецкий мост» давала концерт известная артистка Театра Советской Армии Нина Сазонова. А сколько было интересных встреч в ЦДРИ, где перед метростроевцами выступали любимые всеми артисты Р. Нифонтова, Л. Хитяева, В. Васильева... Но эта дружба работников кино, театра, эстрады с коллективом Метростроя зародилась на много лет раньше. Начало было положено еще на строительстве первых очередей. На станции «Новослободская» выступал Московский театр оперетты во главе с народным артистом СССР Г. Яроном, на «Киевской», перед самым пуском, дал замечательный концерт театр им. Вахтангова. Не один раз встречалась с метростроевцами Элина Быстрицкая, сыгравшая Лелю Теплову в кинофильме «Добро-вольцы» по роману Е. Долматовского.

Где будет 200-я станция?

Двенадцать лет назад была сдана в эксплуатацию 150-я станция метро «Алтуфьево». На открытие ее приезжали ветераны Метростроя во главе с Героем Социалистического Труда Татьяной Викторовной Федоровой. От имени первопроходцев, строивших первые линии, она поблагодарила метростроевцев 90-х годов за их труд и пожелала новых успехов.

Среди ветеранов зашел разговор о том, какая станция была сотой. Мнения разделились. Кто-то назвал «Беляево», а кто-то вообще считал некорректной саму постановку вопроса, поскольку чаще всего станции вводились в строй не по одной, а целыми радиусами. И как определишь, какая из них идет под тем или иным номером?

Некоторую ясность в этот вопрос помогла внести подшивка «Метростроевца». В одном из номеров газеты, освещавших в августе 1974 года досрочный пуск нового участка Калужского радиуса со станциями «Калужская» и «Беляево», сообщалось: «С вводом новой трассы протяженность линий Московского метрополитена станет около 160 км. Количество станций увеличится до 97».

Итак, версия относительно «юбилейности» станции, построенной в Черемушках Тоннельным отрядом № 6, отпала. Надо смотреть более позднюю хронику. А в 1975 году Московский метрополитен, отметивший свой сорокалетие, вырос сразу на 6 станций. Правда, в два приема. Сначала в строй действующ-

щих был введен центральный участок Ждановско-Краснопресненского диаметра со станциями «Кузнецкий мост» и «Пушкинская». Значит, какая-нибудь из них может считаться 99-й. А перед самым Новым годом, 29 декабря, состоялся пуск продления Краснопресненского радиуса. Подземная трасса от «Октябрьского поля» ушла дальше на запад – через «Шукинскую», «Тушинскую» и «Сходненскую» до «Планерной». Выходит, что именно в декабре 1975 года метростроевцы достигли «круглого» числа станций и сразу же перевалили за него.

Стоит вспомнить, что радиус давался нелегко: на пути проходчиков были и канал имени Москвы, и деривационный канал. Перегонные тоннели пришлось также строить под действующими железными дорогами, в плавьнах и в замороженном грунте.

И в самый последний день 1975 года был подписан Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении Управления строительства Московского метрополитена орденом Октябрьской Революции. Одной из высших наград страны коллектив метростроевцев был удостоен за «досрочное выполнение заданной девятого пятилетнего плана по объему строительно-монтажных работ и вводу в эксплуатацию новых линий Ждановско-Краснопресненского диаметра.

Конечно, факт награждения тогда был напрямую связан с проходившим в том же декабре XXV съездом



Ветеранов Метростроя на пуске 150-й станции «Алтуфьево» встречает генеральный директор Мосметростроя Ю.А. Кошелев. 1994 год.

КПСС. И при этом, наверняка, сыграл свою роль момент перехода при счете станций на вторую сотню. Но какую из них можно все-таки считать сотой?

У близнецов записывается в документы одна дата рождения, но врачи-то знают, что они появляются на свет один за другим, с интервалом в несколько минут. И с таким же примерно интервалом поезда приходят на станции одного радиуса. А в репортаже о пробном поезде «Здоровый, новая трасса!», опубликованном в «Метростроевце» за 14 декабря, конкретно указано – «На «Шукинской» первая остановка... Места в вагонах занимают строители СМУ-8, монтажники СМУ-4, отделочники КСР».

Там же приведен первый «словесный портрет» станции, с которой началась новая трасса: «С первого взгляда обращает на себя внимание необычность ее облика – путевые стены облицованы гофрированным

алюминием. Из этого же металла сделаны прожилки на колоннах. Автор архитектурного проекта этой станции Н.А. Алёшина».

Приняв первую очередь пассажиров почти 19 лет спустя 150-ю станцию московского метро проектировали представители следующего поколения архитекторов – Л. Борзенков и А. Вигдоров. А строили «Алтуфьево» участки СМУ-2 и СМУ-3, так записано в книге, посвященной 70-летию Мосметростроя. Но в газетных репортажах также фигурируют СМУ-11 и «сочинцы» (ТО-44).

«Алтуфьево» и поныне, спустя 12 лет, остается самой северной станцией Московского метрополитена. «Щукинская» находится у западной окраины. Интересно, в каком краю столицы и когда будет построена 200-я станция? А она, конечно же, появится. 172 уже есть. А городу в нынешнем его состоянии не хватает нескольких десятков станций.

Юрий ПЕТРУНИН.

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 26.09.2006 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2910

Заказ № 882

**«МЕТРОСТРОИТЕЛЬСТВО»
НА 2007 ГОД**

Продолжается подписка на первое полугодие 2007 года. Если вы хотите получить нашу газету и в 2007 году, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» – 24264, его можно найти в каталоге российской прессы «Почта России». Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации 174 руб. 18 коп.; до востребования – 172 руб. 56 коп.; до квартиры – 181 руб. 26 коп. Для ветеранов Великой Отечественной войны, инвалидов I и II групп стоимость подписки на нашу газету 170 руб. 76 коп. Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы. В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев – 183 руб. 96 коп.

Следующий номер «Метростроевца» выйдет 13 октября.