

НОВОСТИ

ПУТЕВОЙ БЕТОН ЛЕВОГО ТОННЕЛЯ

Со своей первоочередной задачей по укладке путевого бетона в левом тоннеле центрального участка Люблинско-Дмитровской линии вслед за СМУ-3 справилось еще одно СМУ — шестое. Участок Николая Панова теперь переключился на правый тоннель, где ему предстоит уложить путевого бетон на 750 метрах. 23 апреля первая 35-метровая заходка была забетонирована на границе со СМУ-5.

К тому же дню бригадам участка Александра Невина из СМУ-15 оставалось забетонировать по левому тоннелю последний 50-метровый отрезок.

У ОТМЕТКИ 1,5 КМ

К выходу в свет этого номера «Метростроевца» участок Владимира Артёмова из ООО «Тоннель-2001» должен провести малый «Херренкнехт» в левом тоннеле Строгинской линии за полутракилометровую отметку. К 23 апреля там было смонтировано 1242-е кольцо, что соответствует длине тоннеля 1490 метров.

Средняя скорость проходки за три недели апреля составила около 10 метров в сутки (9,7 м). Это объясняется тем, что тоннелепроходческий комплекс идёт теперь через глину. И в таких непростых условиях участок продолжает опережать график проходки. Сейчас опережение составляет один — два дня.

УСТАНОВЛЕНА ПОЛОВИНА БОКОВЫХ ОПОР

В правом Серебряноборском тоннеле участок Владимира Артёмова из ООО «Тоннель-2001» довёл боковые опоры для дорожной плиты до 372-го кольца обделки, лишь немного не дойдя до межтоннельной сбойки № 3, которая, как известно, сооружена посередине подземной трассы. Сама плита при этом в соответствии с технологией несколько отстаёт от опор. К 21 апреля граница плиты проходила в районе 360 кольца.

Работающий на нижнем уровне большого тоннеля участок Тенгиза Ломия из СМУ-2 занимается метрополитеновским тоннелем в промежутке между сбойками № 3 и № 2. При этом основание стен доведено до 432-го кольца, а сами стены — до 420-го.

ОТДЕЛКА «СТРОГИНО»

Участок Игоря Зеленева из УСР заштукатурил все 14 кессонов станции «Строгино». Гранитное покрытие пола готово на площади 1850 квадратных метров (из двух с небольшим тысяч). Близится к завершению облицовка правой путевого стены.

«МЕТРОСТРОЕВЕЦ» — НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ

Продолжается подписка на второе полугодие 2007 года. Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» прежний — 24264 в каталоге российской прессы «Почта России».

Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации — 186 руб. 36 коп.; до востребования — 184 руб. 08 коп.; до квартиры — 195 руб. 42 коп.

Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы. В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев — 199 руб. 08 коп.

С Днем Победы, дорогие метростроевцы!

Вот и прошел еще один год со Дня Великой Победы. Все дальше и дальше уходят от нас героические события прошлого.

Вспомним накануне всенародного праздника защитников нашей столицы. Вспомним тех, кто мужественно сражался под Ленинградом и в Сталинграде, освобождал Курск и Орел, Киев и Минск... Кто дошел до Берлина и Праги. Среди них были сотни метростроевцев — пехотинцы и летчики, танкисты и моряки, артиллеристы и связисты... Отказавшись от брони, они ушли на фронт. Многие отдали за Родину жизнь. Бессмертен подвиг защитников Отечества!

Дорогие метростроевцы — фронтовики и труженики тыла! В первую очередь поздравляем вас и ваших близких с приближающимся Днем Победы! Желаем вам крепкого здоровья, счастья и мира.

Поздравляем с Днем Великой Победы всех тружеников Московского метростроя!



Метростроевец К. Я. Самсонов несет Знамя Победы на параде Победы в Москве 24 июня 1945 года.



Штурм рейхстага.



Сбойка над тоннелем

16 апреля на сооружении пересадочного узла со строящейся станции «Сретенский бульвар» на действующую «Тургеневскую» произошло важное событие — проходчики участка Александра Волкова из СМУ-5 произвели сбойку в первом пассажирском ходке пересадки. По воле проектировщиков он прокладывается над правым действующим тоннелем Калужско-Рижской линии, где метропоезда стартуют с «Тургеневской» в сторону «Сухаревской». Благодаря этому навсегда соединились два обширных подземных пространства — машинный зал, разработанный силами СМУ-5, и межтоннельный ступенчатый коридор, пройденный за торцевой стеной действующей станции проходчиками Транстоннельстроя.

Теперь, чтобы из шахты № 939 попасть в коридор, за стенами которого гремят поезда, надо по тоннелю малого наклона подняться в машин-



ный зал, выйти на уровень ходка и с помощью двух коротких лестниц преодолеть крутую горбину тоннеля. Железобетон передней торцевой стены коридора разбит субподрядчиками. И там осталась только металлоизоляция, но в ней уже прорезана дверь, ведущая на платформу «Тургеневской».

Ситуация сложилась так, что проходчики СМУ-5 в ходке сбились со

своим же забоем. В последние дни сквозная бригада Ивана Грибанова действовала из выработки субподрядчиков, поднимаясь в коридор по их фурунелю. Свое продвижение со стороны машинного зала ей пришлось приостановить, так как потребовалось основательно закрепить пробитые метры ходка, чтобы ослабить нагрузку на верх тоннеля. А пока залитый в армокаркасы бетон наби-

ВЕСТИ СО СТРОЕК

рал прочность, бригады перешли на противоположную сторону оставшегося известкового целика и двинулись со своими отбойными молотками противоходом.

Но перед этим ещё потребовалось частично разобрать тубинговую обделку межтоннельного коридора.

Волков рассказал, что этой операцией командовал механик участка Сергей Валентинович Заикин:

— Наши слесари через фурунелю доставили на место две трехтонные лебёдки. И даже их совместных усилий не всегда хватало, чтобы выдергивать тубинги. Верхний ряд сварщики разрезали на несколько частей и лишь после этого убрали. Ну, а к здешней породе мы уже приспособились. К тому же со стороны Транстоннельстроя путь откатки короче, чем был у нас.

В момент сбойки рядом с забоем находился заместитель начальника участка Юрий Иванович Стрыгин. По его свидетельству, проходчики из бригады Александра Сидоровича Корсакова решили пробить первое

Сбойка над тоннелем

Окончание, начало на стр. 1

сквозное отверстие, когда толща породы перед ними не превышала полутора метров. И всё получилось — к концу смены образовался проем примерно метр на метр. Другие бригады из состава сквозной расширили его и завершили смыкание двух отрезков ходка. Накануне нашего разговора, состоявшегося 18 апреля, там уже была установлена последняя рама крепления из труб. Их ставят часто, через полметра. Все-таки когда под ногами, за не такой уж толстой обделкой тоннеля, каждые полторы минуты проходит поезд, и явственно ощущается вибрация, дополнительная забота о надежности крепления ходка воспринимается нормально.

Интересно, какое впечатление на Ивана Васильевича Грибанова произвела эта сбойка на пересадочном узле?

— Какое впечатление? — переспросил он. — Для меня это, можно сказать, тысяча первая сбойка. Запомнились те, что были на «Боровицкой», потом перед «Дубровкой». Тогда к нам по метростроевской традиции начальство приезжало, было моральное и материальное поощрение. А здесь еще в двух таких ходках будем сбиваться. Так что будничное событие.

Опытный бригадир, наверно, немного лукавил. И, надо думать, не возражал бы и этот промежуточный итог как-то отметить. Во всяком случае, Василий Сергеевич Щугров, проходчик из бригады Анатолия Николаевича Полюнова (он строит столичное метро с 1990 года), очень доволен, что довелось соорудить такой интересный объект, как пересадка, и что уже виден первый реальный результат. А молодого сварщика Анд-

рея Рашпилева, который еще и двух лет на Метрострое не работает, и спрашивать о его впечатлениях не надо — на лице и так всё написано. К слову сказать, Андрей — москвич. Вернувшись домой из армии (он служил на российско-китайской границе), перепробовал несколько мест работы, пока не нашел себе вот это нынешнее настоящее мужское дело. О женитьбе пока не думает, а планы насчет поступления в институт строит. Тем более что видит рядом пример удачного совмещения учебы и производства. Заместитель начальника участка Стрыгин 13 лет работал чеканщиком, а параллельно учился — сначала в техникуме, потом в институте.

Сейчас участок настраивается на серьезнейшую задачу — предстоит врезка в действующий тоннель. Тюбинги за десятилетия подземной службы срослись еще сильнее, чем это было в случае с обделкой, смонтированной Транстоннельстроем. Врезаться же придется только по ночам.

Кстати, Александр Станиславович Волков сам о том речи не заводил. Для него это лишь одна из многих проблем. К тому же с марта объем его ответственности удвоился. Теперь он начальник объединенного участка, сооружающего на 939-й шахте оба пересадочных узла. Такое событие, да еще в пусковой год, кого угодно озадачит. Но солидный шахтерский опыт, подкрепленный дипломом Горного института, метростроевские годы помогают Александру Станиславовичу всегда чувствовать себя уверенно. Правда, Волков не смог уже, как было в декабре прошлого года, спуститься с нами вниз, к бригадам. Но выкроил несколько минут для ответов на вопросы и не только производственного плана.

Близится 62-я годовщина Великой Победы. Воспользовавшись случа-



Фото А. ПОЛЮНОВА

Начальник участка
А.С. Волков.



Молодой сварщик
А.А. Рашпилев.

Руководители СМУ-5 и Транстоннельстроя на станции «Сретенский бульвар».



Проходчики из бригады А.Н. Полюнова: В.А. Гайворонский, В.С. Щугров, А.А. Кожоев, А.А. Чибисов, Т.С. Мамбеталиев.



Фото П. СЕМЕНОВА

Руководители СМУ-5

ем, я поговорил с метростроевцами о том, как Великая Отечественная война отразилась на судьбах их родственников, какие чувства вызывает у них праздник 9 Мая.

В нашей стране практически нет семей, которых не коснулось бы лихолетье 40-х годов, фронтовиков помнят, их общий ратный подвиг во имя свободы и независимости нашей Родины по-прежнему высоко ценится. Хотя конкретные факты и имена-отчества понемногу забываются.

Механик Сергей Валентинович Заикин отчитался за обоих дедов. Сергей Александрович Заикин начал воевать еще на Халхин-Голе, а дед по матери — Василий Петрович Никитин — трудился в военные годы на оборонном заводе в Люберцах.

Второй механик, Сергей Павлович Родин, постарше Заикина. У него воевал отец, Павел Михайлович. В финскую кампанию артиллерист Родин штурмовал железобетонную линию Маннергейма, потом защищал Ленинград, а в 1946 году еще

добывал в Прибалтике гитлеровских последышей, так называемых «лесных братьев». Дядю механика, Михаила Михайловича Родина, пехотинца, военная судьба бросала от «Малой земли» до Курляндии. А потом он трудился проходчиком в СМУ-7, со временем пригласил на Метрострой и племянника. Сергей Павлович действительную службу в Ракетных войсках стратегического назначения на Западной Украине, а метро строит с 1975 года.

В таких же войсках, только на Урале, служил горный мастер Виктор Иванович Рязанцев, а отец его, Иван Ионович Рязанцев, 1925 года рождения, участвовал в форсировании Днепра, был тяжело ранен. Но ветеран еще жив. Я попросил Виктора Ивановича поздравить отца с праздником 9 Мая и от имени нашей газеты.

А у ствольной Надежды Алексеевны Тарасовой на Великой Отечественной погибли брат матери и её отец, Авдей Роцин. Их в День Победы будут поминать близкие.

Данила, дед Юрия Ивановича Стрыгина, дошел с боями до Берлина, а скончался за год до рождения внука. Спустил почти двадцать лет

внук тоже побывал в Германии — он служил танкистом в ГСВГ.

Дед проходчика Василия Сергеевича Щугрова по матери — Иван Зубов — прошел всю войну в пехоте. Он умер, когда внук учился во втором классе. И мальчик запомнил, сколько боевых и юбилейных наград увидел на похоронах деда.

Начальнику участка тоже есть что рассказать. Его дед, Дмитрий Михайлович Волков, был на войне танкистом, дед по матери — Дмитрий Иванович Глушков — воевал в разведке, имеет много наград. Потом уже своей дочери, матери Александра Станиславовича, разрешил из медальных ленточек сшить нарядную куклу. Та самодельная игрушка теперь хранится как семейная реликвия.

Память о поколении фронтовиков живет, хотя и в разных формах. Жива и их традиция, преодолевая ежедневные трудности, действуя порой «через не могу», добиваясь общей высокой цели. От себя добавлю: на крутом гребне тоннеля, преодоленного проходчиками СМУ-5, мне почему-то вспомнился купол рейхстага.

Юрий ПЕТРУНИН.

Они крепят пробитый ходок — И.А. Наумкин и М.Г. Бохан.



Калужская линия

Калужская линия строилась в четыре приема: от «Октябрьской» до станции «Новые Черемушки», от «Новых Черемушек» до «Беляево», от «Беляево» до «Теплого Стана», от «Теплого Стана» до «Битцевского парка».

Мосметрострой четырежды осваивал строительные площадки, строил душкомбинаты или приспособлял под них готовые сооружения, вновь создавал инфраструктуру. Это объясняется тем, что финансирование было дробным. Оно открывалось по мере того, как на юго-западе Москвы завершалось строительство очередного жилого массива — Черемушек, Беляева, Теплого Стана, Ясенева, Битцы.

Коллектив СМУ-5 Мосметростроя выполнил на этой линии большой объем работ: построил станции «Ленинский проспект», «Академическая», «Калужская», более 4 км перегонных тоннелей.

Мне довелось работать начальником смены и начальником прорабского пункта в строительстве «Ленинского проспекта», щитовой камеры на ПК



69, на проходке перегонных тоннелей между «Ленинским проспектом» и «Академической», на правом перегоне между «Профсоюзной» и «Академической». Каждая станция, каждый перегонный тоннель имели особые методы сооружения, свой стиль, можно сказать — свой строительный образ. И это запомнилось навсегда.

Щитовая камера

Она построена на ПК 69, на пустыре напротив завода им. Орджоникидзе. На первых порах камера приняла оба щита, с помощью которых участок Б.Г. Гуназы из СМУ-3 прошел кессонным способом переходные тоннели от «Шаболовской». (Эту станцию

тогда не сдавали в эксплуатацию). Затем камера послужила руддвором для проходки этими же щитами перегонных тоннелей в сторону станции «Ленинский проспект».

На тот момент это была единственная в практике Мосметростроя щитовая камера, построенная открытым способом. Глубина ее — 24 метра, 4 яруса крепления свай, сооружалась в песках при понижении уровня грунтовых вод водяными инжекторами. Станция водопонижения, оснащенная насосами высокого давления, располагалась при щитовой камере.

Для выдачи породы от проходки тоннелей и спуска в шахту строительных материалов в левом торце каме-



Станция метро «Ленинский проспект».

Вход на станцию «Ленинский проспект».

ры был возведен тюбинговый копер. Грунт из котлована извлекался грейфером, но с глубины 20 — 22 м, когда уже грейфером выдавать грунт нагору было невозможно, он разрабатывался забойным способом с выдачей на поверхность через копер. Сыграв свою первую роль — щитовой камерой, котлован затем послужил, с копром и бункером, горным комплексом для проходки тоннелей. Глубина его 20 метров. Крепление осуществлялось по индивидуальным проектам.

«Ленинский проспект»

Станция «Ленинский проспект» сооружена в открытом котловане с откосами, с установкой 20-тонного коз-

ИЗ ЛЕТОПИСИ МЕТРОСТРОЯ

лового крана, со сплошным водопонижением глубинными насосами грунтовых вод. Несущие конструкции выполнялись полностью из монолитного железобетона.

Впервые в практике Мосметростроя укладка бетона в конструкции велась бетононасосами. Их обслуживала бригада слесарей-монтажников Устинова. Впоследствии этот опыт был использован проходчиком Л. Романовым в Афганистане при возведении обделки Гиндукушского тоннеля.

Так как станция «Ленинский проспект» была запроектирована под путями Московской окружной железной дороги, она сооружалась в два приема. Вначале надо было перекаладывать рельсы и переводить движение поездов по ним, а потом возвращать их на прежнее место. Начальником участка на этом объекте был Г.И. Гликин, главным инженером СМУ-5 — П.В. Сахаров.

Все арматурные работы выполнены бригадой Павла Гуляева, позже получившего звание «Заслуженный строитель РСФСР».

Высокий уровень грунтовых вод требовал повышенного внимания к производству гидроизоляционных

Окончание на стр. 5

Выстоял великий наш солдат

В музее памяти

Музей в колледже № 53 имени Героя Советского Союза М.Ф. Панова существует уже много лет, с семидесятых годов. А началось все с того, что однажды порог метростроевского учебного заведения, ПТУ-37, переступили ветераны 1-го гвардейского танкового Донского корпуса. Они рассказали, что именно на том месте, где стоит училище, в сорок втором году формировался их танковый корпус. Дружба преподавателей и учащихся с воинами-танкистами положила начало созданию музея. Ежегодно ветераны съезжались на встречи. Привозили фотографии, документы, написанные от руки воспоминания о былых походах. И то, что они сами называли фронтовыми буднями, в глазах пацанов, которых впереди ждала воинская служба, выглядело настоящим подвигом. И никто тогда еще не знал, что в жизнь мальчишек семидесятых-восемидесятых ворвется война в Афганистане. И также как их дедам, им предстоит проявить мужество и героизм на полях сражений.

Все эти годы музей находится в руках его бессменного директора Александры Иосифовны Сидоровой. Здесь — ее душа, ее сердце, ее — всё. Она знает, где и какой документ хранится, кто передал в музей эти бесценные реликвии. Казалось бы, столько материала, столько имен, столько фактов. Но она никогда не ошибается ни в датах, ни в фамилиях, словно рассказывает о близких и родных ей людях, словно сама была там, на передовой...

— Музей, созданный в нашем училище, прославляет Российскую армию, — не без гордости говорит обычно экскурсантам Александра Иосифовна. — Все экспонаты — подлинные, с фронта. Вот, например, записи полковника Ивана Ивановича Голоколенко. Бесценные документы той эпохи! Даже несмотря на запрет он все равно на папиросных коробках, обертке

мии и Юго-Западного фронта, он должен был стремительно развивать успех в оперативной глубине противника, захватить переправу через Дон в районе города Калач и тем самым создать условия для окружения крупной группировки фашистских войск в районе Сталинграда. Эту задачу танкисты с честью выполнили. Корпусу было присвоено почетное наименование «Донской».

Как это было?

О наступлении, которое началось 19 ноября 1942 года, в 7 часов 30 минут, возвестили мощные залпы артиллерийской подготовки. Продвижение танкистов было стремительным, удары — мощными, и на некоторых участках враг в панике бежал. Так, уже в первый день, перерезав тылы румынской танковой дивизии, захватив и использовав в своих целях ее автотехнику, наши танкисты вывели вражескую дивизию из боевых действий. А вскоре она вообще попала в плен.

20 ноября мощными и внезапными ударами с флангов и с фронта был взят населенный пункт Перелазовский, в котором находился штаб немецкого артиллерийского корпуса. Были захвачены штабные документы, большое количество техники, в плен попало немало немецких офицеров и солдат.

21 ноября враг в панике бежал из населенного пункта Плесистовский, оставив ремонтные мастерские, авто- и мототехнику, склады с продовольствием...

Фактор внезапности и стремительности помог небольшой передовой группе под командованием подполковника Г.Н. Филиппова 22 ноября овладеть переправой через Дон в районе Калача. С целью разведки один танк передовой группы был послан в Калач, посеял там панику, вернулся к переправе... Позднее офицер вермахта Иоахим Видер так писал: «...Внезапное появление советских танков в самом Калаче — нашем армейском тылу — вызвало такую неудержимую панику, что даже важный в стратегическом отношении мост через Дон пе-

В центре города Калач, на площади, были похоронены танкисты. Над могилой поставлен памятник — танк. На митинге говорили о тех, кто погиб в битве за Сталинград. А это — молодой командир танка, веселый москвич Гриша Гуреев. 23 ноября он, стремительно ворвавшись на своей боевой машине в город, первым возвестил измученным жителям о приходе Красной Армии. В страхе заметались гитлеровцы по улицам. Догоняя их, танк Гриши Гуреева врезался в колонну вражеских автомашин, уничтожив шесть из них и истребив до роты фашистов.

И здесь же был похоронен воин Салыков. Он был окружен врагами, но не сдался в плен. Когда врагу удалось зажечь его танк, он захлопнул люк и остался в глубине пылающей машины.

Земля тонула в ярости огня

Танкистам Дмитрию Комарову и Михаилу Бухтуеву посмертно присвоено звание Героев Советского Союза. Свой последний бой они приняли в Белоруссии, на станции Пильня, где развернулась жесточайшая дуэль между танкистами и немецким бронепоездом. Немцам удалось поджечь машину гвардии лейтенанта Комарова. И тогда горящий танк рванулся вперед на бронепоезд, ударив со всего разгона по бронеплощадке. Этот огненный таран решил исход боя. А макет в музее, сделанный бывшим участником Александром Гавриловым, воспроизвел картину произошедшего. И он же, Саша Гаврилов, является автором еще одной работы, еще одного эпизода тех лет, связанного с боевой судьбой Шуры Бурлаковой, о которой создателям музея рассказал в своем письме помощник командира батальона самоходных орудий Абдулов.

«В танковом батальоне, — писал Александр Низамутдинович в своем послании, — была водитель-механик Шура Бурлакова, двадцатилетняя девушка из Саратова. Недалеко от реки Одер, где экипаж задержался из-за ремонта, она вдруг заметила два немецких танка...»

Шура вступила в бой и вышла из него победителем. Когда немецкие танки погнались за ней, она на большой скорости устремилась прямо к озеру. Но в самый последний момент, схитрила. Развернула машину и ушла по берегу. Немцы же, не рассчитав, сходу влетели в озеро и утонули.

«Она удивляла своей храбростью и смелостью, — утверждал автор письма. — После окончания войны мы проводили ее всей бригадой домой, подарили много подарков. Потом я пробовал писать на радио и телевидение города Саратова, чтобы разыскать Шуру, но ответа не получил. Жива ли она? Не знаю».

На самом деле Александра Бурлакова тогда была жива и в семидесятые приезжала на встречи с ветеранами корпуса. Пожелтевшие газетные странички рассказывают о ней более подробно.

Добровольно ушла на фронт. Была зенитчицей. Но после гибели братьев, танкистов, решила их заменить. Она отлично изучила боевую машину, овладела специальностью механика-водителя. Самоходка, которую водила Бурлакова, участвовала в тяжелейших наступательных боях под Нарвой, выбивала немцев из старинной нарвской крепости. На лютном морозе, под свирепым огнем врага ее боевая машина штурмовала немецкие позиции. Потом ее самоходка участвовала в изгнании немцев из Тал-



Танкисты 1-го гвардейского танкового Донского корпуса.

После митинга — в бой.



лина. За проявленные мужество и героизм под Нарвой и Таллином Шуру наградили медалью «За отвагу» и орденом Отечественной войны I степени. Победу отважная девушка встретила в Германии.

На стендах музея — более тридцати фотографий женщин. У каждой из них своя воинская судьба. Галина Волкун и Зинаида Скрипка — связистки. Екатерина Баскакова (Путилина) — хирург, командир операционно-перевязочного взвода 158-го медсанбата. Это ее письмо лежит на столике, это в нем она кратко описывает, как оперировала бойца с неразорвавшейся миной в теле: «Был доставлен раненый, рядовой Николай Серов, с внедрившейся миной в легкие ткани



Александра Бурлакова (в центре) на встрече с боевыми друзьями.

Бой Шуры Бурлаковой — макет выполнен Александром Гавриловым.



голени. С большой осторожностью и страхом мина была извлечена и передана саперу». Всего несколько строчек, просто констатация факта. А на самом деле — подвиг.

Баскакова попросила весь медицинский персонал удалиться из палатки и осталась один на один с раненым солдатом. Медленно и осторожно извлекала она смертоносный предмет, который после успешно проведенной операции передала ожидавшему тут же у палатки саперу.

Поклонимся великим тем годам, Тем славным командирам и бойцам...

«Никто не забыт и ничто не забыто» — это конкурс, который проходил совсем недавно и в котором учащиеся колледжа № 53 принимали активное участие.

— Когда мои мальчишки пишут рефераты, — говорит Александра Иосифовна, — они пользуются подлинными материалами фронтовых лет. У нас в музее хранятся такие документы, которым нет цены. Вот, например, газета танкового Донского корпуса «Вперед на врага». Она выходила до последнего дня войны.

О чем писала газета в те суровые дни? А писала она о подвигах танкистов, их боевом мастерстве.

«Сержант Шевцов В.М. из мотострелкового батальона охранял инженерное имущество. Под вечер уже в фактически освобожденный населенный пункт Возрождение (Белоруссия) просочилась разведгруппа гитлеровцев. Она попыталась взять советского воина в плен и повредить охраняемое им имущество. Шевцов вступил с ними в бой. Когда кончились пат-

роны, сержант пошел на хитрость. Отложив свой автомат в сторону, он подпустил одного из гитлеровцев к себе, делая вид, что сдается, затем ударом кулака сбил врага с ног, молниеносно подобрал его автомат и тут же пристрелил фашиста. За мужество и находчивость Шевцов В.М. награжден орденом Красной Звезды».

А это уже номер за 1 марта 1945 года и статья гвардии старшего лейтенанта Е. Шатрова «Экипаж Патриотов»: «На грозной башне танка Т-34 начертано два слова: «На Берлин!» Этот танк, прибывший на днях в нашу часть, построен на личных сбережения его экипажа».

Экипаж — командир танка Валерий Денисенко, механик-водитель — Андрей Мараховский, командир орудия — Иван Лаптий, заряжаю-

щий — Иван Мурыгов, радист-пулеметчик — Павел Мареньянин. Все они были ранены и попали в госпиталь в далекую тыловую часть. Но рвались снова на фронт. А чтобы их мечта осуществилась как можно раньше, они внесли свои 50 тысяч рублей на строительство танка. Недостающую часть средств помогли собрать другие офицеры и бойцы. Об этом почине стало известно товарищу Сталину, который ответил отважному патриотам телеграммой и обещанием, что желание личного состава воевать на этом танке будет исполнено.

На одном из сибирских танкостроительных заводов на собранные средства была построена боевая машина. Рабочие предприятия передали ее экипажу на торжественном митинге со словами: «Не давайте пощады фашистскому зверю. Бейте его из орудия, давите гусеницами, поливайте пулеметным свинцовым дождем! Мстите за наших детей, жен и стариков, загубленных гитлеровцами! Мстите за наших девушек и юношей, замученных в немецкой неволе! Кровь за кровь! Смерть за смерть!»

Пять танкистов поклялись выполнить этот наказ.

Пробитая пулями каска, шлемофон, старая ржавая винтовка... И тут же генеральский мундир. Не только ветераны Донской танковой дивизии внесли свой вклад в создание музея. Хранятся здесь и бесценные реликвии, которые приносили работники училища или ребята. Например, один из мастеров производственного обучения передал музею вещевой мешок, ремень, фронтовые письма-треугольнички своего деда. И даже его последнее письмо, где сказано, что тот идет по

Окончание на стр.4



Александра Иосифовна Сидорова ведет экскурсию в музее 1-го гвардейского танкового Донского корпуса.

для махорки делал записи: сегодня была взята такая-то высота, столько потерь, такие трофеи... Эти бумажки он прятал, куда только мог. А когда закончилась война, Иван Иванович собрал всё воедино, и получилась полная история 16-й танковой бригады — изо дня в день — до Победы!

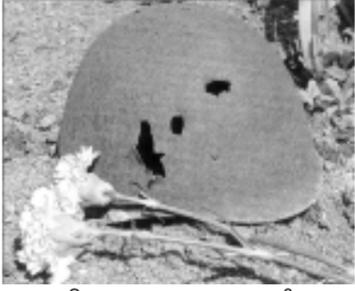
Когдаходишь в музей, сразу же замечаешь макет, где воспроизведен момент боя танкистов на переправе через Дон. 26-му ТК была поручена сложнейшая и ответственная задача. Действуя в направлении главного удара 5-й танковой ар-

решел в руки противника в целости и сохранности».

Овладение переправой через Дон создало условия частям 26-го танкового корпуса для скорейшего перехода на левый берег Дона и освобождения Калача к 14 часам 23 ноября.

В своей книге «На направлении главного удара» командующий корпусом (с апреля 1943 года) Михаил Федорович Панов подробно описывал все эти и дальнейшие события. И, конечно же, проводя экскурсии, Александра Иосифовна, в первую очередь во всех деталях рассказывает об этой героической странице Донского танкового корпуса. Но самые главные ее слова — о людях. О героях!

Выстоял великий наш солдат



Окончание, начало на стр. 3

Белоруссии, по деревням и городам, варварски уничтоженным фашистами. А завтра - в бой. Тот бой стал для него последним...

— Я дала мальчикам тему: написать о великих полководцах, — говорит Александра Иосифовна. — А они попросили разрешить рассказать о своих прадедушках, воевавших на

фронтах Великой Отечественной. Одна из историй такова: прадед нашего учащегося ушел служить в 17 лет. На серьезные операции командир старался его не посылать. Он конвоировал в штаб пленных. Однажды, вел своего ровесника. Так как не успел пообедать, жевал на ходу сухарь. И вдруг увидел, как немецкий солдатик-мальчишка, обтрепанный, голодный, рыдает. Он отдал свой сухой паек немцу. А тот, в знак благодарности, вытащил из-за пазухи свою единственную пилотку. Теперь она — в нашем музее. Да, уничтожать врага надо, но при этом надо быть и справедливым. И этому мы тоже учим своих ребят.

В музее есть экспозиции, посвященные воинам-метростроителям: Николаю Алексеевичу Феноменову,



А.И. Сидорова и учащиеся колледжа № 53 на Бородинском поле.

который вернулся с фронта израненный, без кистей обеих рук и нашел в себе мужество жить, работать, как полноценный человек; сыну полка Виктору Яковлевичу Тараринову, который стал солдатом в десять лет. А сейчас Александра Иосифовна при поддержке единомышленников работает над созданием галереи памяти, посвящен-



ной учащимся ПТУ, погибшим в Афганистане и Чечне, и работавшим на автобазе Метростроя. Это ее

мальчики. Мальчики, которых она знала и учила мужеству на примере героев Великой Отечественной. Они ее не подвели, там — на войне. Выполнили свой долг с честью. Только вот как скрыть боль? И почему дрожит голос, когда в музее «Солдаты России» звучит ее голос: *Чтоб стать мужчиной — мало им родиться.*

Чтоб стать железом — мало быть рудой. Ты должен переплавиться, разбиться, И, как руда, пожертвовать собой. Как трудно в сапогах шагать в июле, Но ты — солдат, и все сумей принять: От поцелуя женского до пули, И научись в бою не отступать. Готовность к смерти — тоже ведь оружие, И ты его однажды примени... Мужчины умирают, если нужно И потому в веках живут они!..

Нина СОЛОВЬЕВА.

Нет — фашизму!

Московский центр патриотического воспитания молодежи накануне 9 Мая провел конкурс «Нет фашизму». Участие в нем приняли профессионально-технические училища города, в том числе и колледж № 53 Метростроя.

Материалы подготовили второкурсники (2-го корпуса) Михаил Масякин и Алексей Молчанов под руководством сотрудника музея, участника «афганских» событий, журналиста, писателя Илариона Тихоновича Рыбакова. На 24 страницах печатного текста авторы этой работы постарались рассказать не только о подвигах советских солдат и офицеров во время Великой Отечественной войны на примере 1-го гвардейского танкового Донского корпуса, но и о чудовищных преступлениях гитлеровцев перед человечеством.

— Показать ужасы, которые несет с собой фашизм, — говорит Иларион Тихонович, — в общем-то, легко. Фашизм столько всего натворил! И если у человека есть глаза и совесть, он не станет отрицать очевидного. Есть такие, кто наивно полагает, что немцы несли нам благо — ничего подобного! Ни нам, ни полякам, ни евреям...

Установка была: «уничтожать». Это война не на захват территории, она — на истребление людей.

Майданек

Весной 1940 года в районе Кракова возле Аушвица (Освенцима) был открыт «карантинный» лагерь, принявший в июне первую партию польских заключенных. Позже, на Нюрнбергском процессе в 1946-м, один из руководителей этого концлагеря Рудольф Зёсс цинично будет хвастаться, что под его руководством в Аушвице было уничтожено 2,5 млн. человек, не считая полмиллиона умерших от голода и непосильной работы на близлежащих предприятиях концерна «И.Г.Фарбениндустри» по производству каучука и синтетического топлива. А всего в этом крупнейшем концлагере, до его освобождения Красной Армией 27 января 1945 года, гитлеровцы уничтожили свыше 4 млн. человек. И таких «лагерей смерти» на оккупированных территориях было создано немало. Еще один — Майданек, открытый немцами возле города Люблина в 1941 году и освобожденный Красной Армией в 1944-м.

Воспоминания майора Сурена Константиновича Барутчева, прибывшего в Майданек в октябре 1943 года, яркое подтверждение того, что нес людям фашизм.

«В лагере была иезуитская маскировка. Клумбы с цветами и дорожки, окаймленные цветами. Газоны с зеленой травой. А перед первым баракком — каменный макет старинного замка с башнями, сделанный по приказу эсэсовцев заключенными — скульпторами и художниками — для морального издевательства над людьми: они якобы попали не в концлагерь, а в дом отдыха!..

Заключенные-новички долго не подозревали о газовых камерах, не предполагали, что квадратная кирпичная труба, дымившая день и ночь без перерыва, извергала в воздух то, что оставалось от тысяч и тысяч жизней...

Новых заключенных фашистские изверки размещали (на карантин) в барак для больных с открытой

формой туберкулеза. Многие из вновь прибывших заболели и, переведенные в другие бараки, тоже становились разносчиками заразы.

Каждый фашист считал своим долгом до смерти избить заключенного. Никто не знал, будет ли жив завтра. Заболевших и не встававших с места, немцы уничтожали чудовищным способом — раздавливали мельничными жерновами.



Иларион Тихонович Рыбаков проводит экскурсию в музее «Солдаты России».

«Для русских лекарств нет. Они пришли сюда, чтобы умереть», — говорил старший врач концлагеря гауптшарфюрер Бланке. Он собственноручно отбирал тяжелых и хронических больных для умерщвления воздушной эмболией или внутривенным введением особого препарата.

Старший врач лазарета советских военнопленных Отто Гетт, который как раз и помещал вновь прибывших в барак, где находились больные туберкулезом, говорил: «Узбеки, таджики — все эти восточные народы, зачем они существуют? Их надо стереть с лица земли. Славяне — это свиньи. Вообще, кроме немцев, нет людей».

«Венец» Майданека — его газовые камеры и крематории. Заключенным приказывали раздеться, за-

тем загоняли в моечный зал бани. Те, кого заранее решили уничтожить, должны были пройти из моечного зала в следующий, якобы тоже моечный. За ними плотно закрывали дверь из толстых досок с тремя тяжелыми железными засовами. Через темное помещение, где, по официальной версии, производилась дезинфекция белья, людей прогоняли к бетонным камерам с герметически закрывающимися железными дверями. Камеры были приспособлены для массового отравления синильной кислотой и окисью углерода. Крики и вопли обезумевших людей заглушали шумом работающего мотора трактора, либо бодрой музыкой. Люди погибали за 40-50 секунд.

Грозою не только заключенных, но и охраны лагеря был командант Майданека оберштурмфюрер Тумман, всегда державший на поводке дрессированную лютую немецкую овчарку. Тумман буквально жаждал крови — самолично бил, расстреливал, загонял узников в газовые камеры. А однажды в лагерь привезли 157 детей. Построили их перед баней, раздели и загнали в газовые камеры.

Количество пепла на территории лагеря было слишком велико, по-

этому его сначала закапывали, а потом стали пересылать на удобрения огородов и садов Германии.

21-22 июля, когда послышались звуки канонады артиллерии стремительно приближавшейся Красной Армии, в лагере среди немцев началась паника. В полдень они, пытаясь скрыть следы преступлений, подожгли крематорий, а к вечеру — продуктовый склад. Лагерное начальство сбежало. Заключенные, как могли, стали прятаться в бараках, надеясь, что в панике фашисты решат, будто их уже вывезли. Так оно и случилось. Когда в конце дня к воротам подъехали два грузовика с эсэсовцами и раздались «призывные» гудки, то никто из заключенных не выбежал из бараков. Эсэсовцы уехали. Вечером 23 июля в Майданеке не осталось ни одного фашиста.

На следующий день на шоссе по-

казались советские танки. Заключенные плакали — «кончилось рабство»!

Банда «кровавых собак»

На оккупированной территории фашисты установили жесточайший режим — с грабежами, поджогами, арестами, расстрелами, отправкой в «лагеря смерти» и на рабский труд в Германию миллионов людей. Причём у руководителей гитлеровского рейха не было отбоя от исполнителей (и их пособников) своих изуверских планов. Одним из них был палач и убийца Оскар Дирлевангер, который, получив у рейсхфюрера СС Гимmlера особые полномочия, отобрал по тюрьмам и лагерям Германии грабителей, насильников и убийц.

В Белоруссии зондеркоманда Дирлевангера появилась в конце 1941 года. Разместилась она в Печерске, пригороде Могилева, предварительно обеспечив себе «жизненное пространство» — уничтожив за один день около двух тысяч душевно больных людей из местной лечебницы.

Усердно отработывали свой хлеб каратели, гоняясь за партизанами и подпольщиками. Летом 1942 года они отличились особо. Не догнав партизан, уничтоживших 50 немецких лётчиков по дороге на аэродром, каратели решили выместить зло на местных жителей. 15 июня это воинство на рассвете окружило деревню Борки и соседние с ней посёлки плотным кольцом. Почти никто не вырвался из огненного ада. Людей пристреливали в домах, на улицах и огородах. Убили 1800 человек. А спустя несколько дней та же участь постигла и 500 жителей из деревни Студенка. В марте 1943-го отряд Дирлевангера окружил деревню Хатынь. Из хат выгнали всех: детей, стариков, женщин. Их согнали в сарай и подожгли. Когда под напором десятков тел рухнули двери сарая и люди, обезумевшие от ужаса, объятые пламенем, бросились во все стороны, фашисты открыли по ним огонь из автоматов. Кровью обогрилась земля, 149 жителей деревни были убиты, заживо сгорели в огне. Среди них 75 детей... Польшнули огнем и 26 домов Хатыни...

Теперь на этом месте — каменный мемориал. Каменные калитки Хатыни не закроются никогда... Они стоят на месте бывших, деревянных, и приглашают войти в дом, которого нет. На месте его — первый венец сруба, тоже из камня, над ним возвышаетсяobelisk, увенчанный колоколом. Каждые тридцать секунд плывет над Хатынью тревожный набатный гул. В центре мемориала — скульптура Непокорённого Человека. Слева от него — место захоронения хатынцев и венец памяти над ним: «Люди добрые, помните: любилы мы жизнь и Роди-

ну нашу, и вас дорогие. Мы сгорели живыми в огне. Наша просьба ко всем: пусть скорбь и печаль обернутся в мужество и силу вашу, чтобы смогли вы утвердить навечно покой и мир на земле. Чтобы отныне нигде и никогда в вихре пожаров не умирали жизнь!»

Когда наши войска освободили город Речицу, танкисты 1-го гвардейского танкового Донского корпуса получили письмо от местных жителей:

«Дорогие гвардейцы-танкисты!

Фашистские палачи во время своего хозяйничанья в нашем городе устроили кровавый застенок, где пытали и мучили свои жертвы. Застенок помещался на Вокзальной улице в доме № 105. День и ночь во дворе дома раздавались выстрелы автоматов и предсмертные стоны, крики матерей и плач детей. Тела убитых сбрасывали в специально вырытую под полом первого этажа яму. После того, как яма была заполнена, гитлеровцы вырыли вторую яму в сарае. Фашисты в своих коварных расправах не щадили женщин, стариков и детей. Вместе с расстрелянными матерями они бросали в яму живых детей. Всего в этом доме фашисты зверски замучили свыше 300 советских граждан. Мы горячо благодарим вас и всю Красную Армию, освободившую наш город от кровавых палачей. Товарищи воины Красной Армии, беспощадно мстите гитлеровским иродам».

Вот от таких остервенелых головорезов-бандитов, верных слуг бесноватого фюрера и его окружения, спасала Красная Армия свой народ, народы Европы и всей планеты, когда в тяжелейших сражениях Великой Отечественной войны, начиная с Московской битвы, одерживала победу за победой — под Сталинградом, Курском, в Белоруссии, на Днепре, на юге страны, под Ленинградом, на территории других стран и, наконец, в Берлинской операции.

Огромную цену заплатил советский народ за то, чтобы состоялась окончательная победа над фашизмом — 9 млн. своих солдат и вдвое больше мирных жителей: мужчин и женщин, стариков и детей. Почти четыре года советские люди жили и боролись в нечеловеческом напряжении — на фронте и в тылу. Каждый — от мала до велика — хотел внести свой вклад в Великую Победу.

Весь материал, подготовленный учащимися и их старшим товарищем, невозможно опубликовать на страницах нашей газеты. Интересный и содержательный — он наверняка не останется без внимания. Хочется надеяться, что колледж № 53 выйдет в число победителей, о чем мы узнаем уже в ближайшие дни. Хотя... Участие в конкурсе — не ради победы. Ради памяти! Чтобы подобное не повторилось.

Людмила АБРАМОВА.

Калужская линия

Окончание, начало на стр. 2

работ. Они велись в три слоя гидроизола и с устройством армированной стяжки толщиной 4 см.

Гидроизоляцию станции вела бригада Цанги под неусыпным присмотром начальника смены Каленика, работавшего когда-то на строительстве тоннеля под Амуром.

Пользуясь ежедневно этой линией метро, я каждый раз придирчиво осматривал её стены и потолок... и не находил никаких изъянов, которые могли бы скомпрометировать наш метростроевский труд.

Лишь однажды увидел протечку воды на правой стороне стены станции — явно гидроизоляция после нескольких десятков лет эксплуатации кем-то была повреждена. Правда, с протечкой довольно быстро справились. Замечу, что «лечить» протечки очень мутное занятие, иногда годами не могут их ликвидировать. Бывает, что повреждена гидроизоляция в одном месте, а вода внутри помещений поступает совершенно в другом.

Не обошлось строительство «Ленинского проспекта» без курьеза. При сооружении станционной водоотливной перекачки для сбора израсходованной в хозяйственных нуждах воды обычно устраивается зумпф. Он представляет собой емкость из трех перегонных колец, заглубленных ниже основания станции на 3 метра. Заглубление этих колец происходит при местном водопонижении иглофильтрами. Общее, площадное понижение, грунтовые воды, выполняемое глубинными насосами, понижало их уровень лишь на 60 см ниже дна котлована.

Однажды ночью отключилось напряжение, питавшее вакуумные насосы местной водопонижающей установки, и зумпф, с великим трудом заглубленный в песке, всплыл. Оказалось, что в его днище (по недотляду инженерно-технического персонала) не было оставлено отверстие, через которое произошло бы наполнение емкости грунтовой водой.

Сооружение станционных монолитных конструкций в условиях открытого котлована со сплошным водопонижением подземных вод требовало высокой исполнительской дисциплины от всех участников строительства станции, особенно зимой при электроподогреве свежего бетона. И она таковой была. Всплытие зумпфа — это единственный казус за все время строительства.

Правительственная комиссия по приемке станции в эксплуатацию отметила высокое качество работ метростроевцев.

В песках, под улицей Вавилова

Сложной, а временами даже опасной, оказалась для строителей проходка первых 630 погонных метров перегонных тоннелей от «Ленинского проспекта» в сторону станции «Академическая». Их предстояло проложить под улицей Вавилова в песках, резко отличавшихся по своему минералогическому и механическому составу от песков, ранее встречавшихся на трассе. Очень мелкие округлые зернышки кварца диаметром 0,5 мм были очень сухими, совершенно не связан-



ными друг с другом. Берешь в горсть такой песок, а он тут же, как вода, убежит с ладони.

Крепить лоб забоя было для нас такой мукой. Проходка велась щитом, заходками по 50 см. Вывалы следовали один за другим. При каждой продвижке щита крепь расстраивалась, и песок валил внутрь, засыпая ячейки и площадку.

Перешли на заходку в 30 см. Слегка полегчало, временами удавалось продвинуть щит без вывала песка, но проходки, как таковой, можно сказать, не было. Мы топтались на месте... и только!

И вот главный инженер СМУ-5 П.В. Сахаров, присмотревшись к поведению песков, убедился в том, что они вываливаются в щит в определенном объеме. Тогда он решил, для отсечения этого количества песка от всей его массы, удлинить аванбек щита и среднюю площадку, приварив коротыши-рельсы (марки Р65) на свободную их длину 1 метр.

Проходку возобновили, и хотя вывалы все еще продолжались, мы их уже не боялись: песка высыпалось на площадку и в ячейки одно и то же, уже известное нам, количество. Теперь щит не останавливали, а продвигали вперед вместе с вывалившимся песком.

Подхожу однажды к забоям и вижу, что щит весь в песке, а на его площадке, у самого края, стоит начальник смены А. Онищенко с маркшейдером у теодолита и командует продвижением. Пришло полное понимание нами поведения щита, породы, осмысленного возведения крепи.

Вот такое творческое отношение к работе стало нормой. Позже на Мосметрострое были созданы щиты с рассекающими горизонтальными перегородками (с естественным пригрузом лба забоя). Начало им, надо полагать, положили мы.

Не обошлось сооружение тоннелей под улицей Вавилова без необычного происшествия. От песков, разрабатываемых проходчиками, стал исходить сильный бензиновый запах. От горячей спички они воспламенялись. Работы, конечно, были остановлены и возобновили их вновь после прокладки по тоннелю второго воздуховода, нагнетательного, он подавал в забой наружный свежий воздух. Проходка по таким пескам была недолгой. Оказалось, что на том самом месте некогда размещался на поверхности склад ГСМ (горюче-смазочных материалов).

Необычен был и горный комплекс, через который сооружались тоннели. Его построили за тупиками станции «Ленинский проспект» с устройством

Бригада
А. Н. Смирнова.

Бригада
Н. П. Леденева.

копра из тюбингов. Как и любой горный комплекс, он имел три горизонта: нижний — уровень откаточных путей тоннелей, средний — уровень поверхности и верхний — уровень бункеров. Сделать копер из тюбингов — это была передовая мысль того времени, стержневых в наличии на Мосметрострое уже не было.

Копер справлялся со своим предназначением, но его все же сильно раскачивало (высота была 24 метра). Смена тюбинговых болтов и постоянная их подтяжка мало помогала его устойчивости.

Копер имел клетевой подъем, но предназначался только для выдачи грунта и грузо-транспортных работ. Начальником этого участка был И.Р. Новиков. Начальниками смен К.Д. Макридин, А. Онищенко и В.В. Волков.

Московский способ проходки

Станция «Академическая», сооруженная на пересечении улиц Профсоюзная и Дмитрия Ульянова и являющаяся обычной колонной станцией, возведена в котловане со свайным креплением стен. Она сооружалась ровню, спокойно, без отставания от графика и его опережения. Начальник участка В.И. Чурилов. Но нельзя не отметить, что она внесла свою лепту в прогресс метростроения. Здесь, впервые на Мосметрострое, был применен для монтажных работ и вертикального транспорта 12-тонный козловой кран. Механик участка А.Г. Коногай.

Позже на Мосметрострое использование козловых кранов получило всеобщее распространение, чему способствовало и изготовление заводом № 5 Главтоннельмостростроя более мощного, 20-тонного козлового крана, с пролетом 20 метров. Сейчас без него немислимо сооружение какого-либо мало-мальски значимого метростроевского объекта.

Особую гордость для СМУ-5 Мосметростроя того времени представляла проходка перегонных тоннелей между станциями «Академическая» и «Профсоюзная». Левый тоннель сооружался механизированным щитом с закрытой грудью (с планшайбой).

Сооружение этих перегонных тоннелей имеет свою предысторию. По первоначальному проекту они должны были строиться открытым способом работ. К тому времени (1959 год) улица Профсоюзная была застроена современными, респектабельными

для того времени, 8-этажными домами и полностью озеленена. Вскрыть такую весьма благоустроенную улицу руководство СМУ-5 и Управления Метростроя посчитало неприемлемым, и вышло в Правительство с просьбой заменить при строительстве тоннелей открытый способ работ — закрытым.

В подкрепление этих доводов бригадир проходчиков Г.Н. Авдюхов с товарищами, как представители общественности СМУ-5, побывали во многих домах, прилегающих к месту строительства тоннелей. Побеседовали с жильцами, всё объяснили и заручились их поддержкой.

Предложение прошло. Было дозволено соорудить тоннели закрытым способом работ (причем левый перегонный тоннель — механизированным щитом). Впервые на Мосметрострое был пройден тоннель на всю его длину (900 погонных метров) механизированным щитом в обделке из сплошных железобетонных блоков, новой для того времени не ребристой конструкции, на небольшой глубине. Это и было рождением в 1960 году Московского способа проходки. Первыми Московский способ освоили бригады СМУ-5 Г.Н. Авдюхова, И.Д. Филимонова и А.С. Горбунова.

При сооружении тоннеля механизированным щитом была достигнута рекордная суточная скорость — 13,54 метра. Рекордная скорость проходки за смену составила 5,06 метра.

Правый перегонный тоннель сооружался горным зректором. Начальник участка Л.Н. Травин.

Следует сказать, что не все жители улицы мирились с неудобствами, которые непреднамеренно создавало строительство этой линии метрополитена. Находились люди, которые по ночам бросали в метростроевцев бутылки. Это делал кто-то из жильцов дома № 39 по Профсоюзной улице, напротив которого размещался горный комплекс по проходке этих тоннелей, свидетелем чего не раз становился и я.

Черемушкинская ветка метро была вовремя и благополучно сдана в эксплуатацию в 1962 году. Её осмотрел Н.С. Хрущёв в день пуска линии. Он остался доволен работой метростроевцев, а более всего — скромным архитектурным убранством станций, выполненным в духе его рекомендаций: без архитектурных излишеств и затрат на них.

Большая группа метростроевцев была награждена правительственными наградами. Нашему бригадиру проходчиков И.Д. Филимонову было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

«Новые Черемушки» — «Беляево»

Вновь, но уже на Калужскую линию метрополитена (так стала называться она с её продлением в Теплый Стан и Ясенево), коллектив СМУ-5 вернулся в 1972 году. Предстояло соорудить станцию «Калужская», вместо временной, размещенной в одном из нефов депо «Калужское».

Между новой «Калужской» и действующей станцией «Новые Черемушки» были успешно проложены перегонные тоннели. Они залегли под Профсоюзной улицей на небольшой глубине, до шельги свода было всего 3 метра.

Проходка велась в моренных глинах

естественной влажности опытными горняками в сложных и опасных условиях. Ведь тоннели сооружались в непосредственной близости (всего 1–1,5 метра) от множества залегающих канализационных, водосточных и водопроводных труб. Осложнило здесь проходку тоннелей и наличие разветвленной сети газопроводных труб.

Тон в работе среди проходчиков задавала бригада Н.П. Леденева.

Станция «Калужская» сооружалась открытым способом работ в котловане со свайным ограждением. В отличие от других подобных ей колонных станций Московского метрополитена архитектурное оформление её таково, что она воспринимается, как станция глубокого заложения — массивные красивые в мраморе колонны, гранитные полы на платформе и в вестибюлях.

«Калужская» наделена конструктивной новизной. Выходы из второго вестибюля вынесены вперед по пикетажу линии, непосредственно к вестибюлю они не примыкают, потому что под улицей Обручева, пересекающей Профсоюзную улицу, залегают очень важные городские коммуникации, не подлежащие перекладке: водоводы, водостоки, канализационный коллектор, множество электрических кабелей и кабелей связи.

Была еще одна особенность в сооружении «Калужской» — организационная. Станцию построила от начала до полной готовности одна бригада А.Н. Смирнова, в которой 12 проходчиков. А раньше, в 1969 году, силами только одной этой бригады была построена станция «Каховская», за что А.Н. Смирнов награжден орденом Ленина.

Особого внимания и осторожности от метростроителей требовал участок, где один из прокладываемых тоннелей пересек тоннель-вытяжку в депо «Калужское» и чуть ли «не царял» своей шельгой его днище. Проходка здесь велась шаговым способом: уложил кольцо, немедленно пронагнетай за него цементный раствор и сделай выдержку. Разработку породы под очередное кольцо начинали только после того, как затвердел раствор.

Все работы выполнялись вручную. Крепление тоннелей велось в тюбингах, монтаж колец — лебедками. Работали только по ночам, когда по вытяжке не ходили поезда.

Этот участок Калужской линии, «Новые Черемушки» — «Беляево», был сдан в эксплуатацию в 1974 году. «Беляево» и перегонные тоннели «Калужская» — «Беляево» соорудил ТО-6 Мосметростроя. Построенные в послевоенное время следующие станции — «Коньково», «Теплый Стан», «Ясенево», «Битцевский парк» — обрели свойственный Московскому метрополитену изящный архитектурный вид, радующий глаз москвичей и гостей столицы.

Калужская линия метрополитена удачно вписалась в облик Юго-Западного административного округа. В числе его жителей много метростроевцев. Они осели здесь, построив свой собственный способ жилья для себя на проспекте 60-летия Октября, в 1-м Черемушкинском проезде. Им повезло: люди ежедневно пользуются результатами своего труда — Калужской линией.

Виктор ВОЛКОВ,
ветеран СМУ-5
Московского метростроя.



Бригадир проходчиков
И.Д. Филимонов.

Бригадир проходчиков
Г.Н. Авдюхов.



Начальник участка Г.И. Гликин,
участник Великой Отечественной войны.

В тылу тоже сражались за Родину

В разгар строительства 3-й очереди метрополитена началась Великая Отечественная война. Метростроителям пришлось переключиться на сооружение оборонительных объектов, переоборудовать метро под массовые бомбоубежища для населения. Для людей были устроены на станциях двухъярусные нары, оборудованы санитарные узлы... К осени 1941 года метрополитен работал и как пассажирский транспорт, и как бомбоубежище.

Только тогда, когда налеты вражеской авиации на Москву прекратились, полностью восстановилось строительство 3-й очереди метро. Ряды метростроителей, ушедших на фронт, пополнялись женщинами и подростками. Были организованы специальные курсы, школы на шахтах. Люди приобретали профессии проходчиков, машинистов, откатчиков, бетонщиков. В годы войны были сооруже-

ны станции «Новокузнецкая», «Павелецкая», «Автозаводская», «Бауманская», «Семеновская», «Электроводская», «Измайловский парк».

Одна из тех, кто пришел на Метрострой в самом суровом, сорок первом году, ветеран СМУ-8 Клавдия Арсентьевна Крылова. Ей было девятнадцать. Начала трудиться в бригаде подсобной рабочей — подносила, подвозила материалы, таскала тяжести. Потом стала маркшейдером. Порой после смены буквально падала от усталости. Но... сегодня ей есть чем гордиться: на станциях «Электроводская» и «Бауманская» осталась частица и ее труда.

Кроме того, что работала на Метрострое, Клавдия Арсентьевна в сорок третьем и в сорок четвертом годах трудилась еще и в военном госпитале, который располагался на Спартаквской площади. Была санитаркой, ухаживала за ранеными.

Участница трудового фронта, ветеран труда Метростроя, она награждена медалями «За оборону Москвы», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и другими.

Ровесница революции, Анна Никифоровна Днепровская, стала метростроительницей в 1939 году. Ее мобилизовали с кондитерской фабрики «Рот-Фронт». Как и многие новички, первое время была разнорабочей. В 1940 году окончила курсы машинистов электровоза. Всю войну трудилась под землей, наравне с мужчинами. Принимала участие в строительстве станции «Электроводская», перегонов между станциями «Семеновская» и «Измайловский парк». А в мирное время работала машинистом шахтного подъема.

Евдокия Максимовна Захарова приехала в Москву накануне войны, в 1939 году. Начала свой трудовой путь в коммунальной конторе № 2, где красила и белила бараки. Но в сорок первом она уже освоила на шахте № 17–19, на «Новокузнецкой», новую профессию — лебедчицы. За строительство 3-й очереди метро получила благодарность от Государственного комитета обороны. Имеет медали «За оборону Москвы», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»

Работая машинистом шахтного подъема, участвовала в строительстве таких станций, как «Ленинские горы», «Октябрьская», «Тургеневская», «Площадь Ильича»...

В числе тружениц СМУ-8, которые стали метростроительницами в военные годы, Ольга Андреевна Масленникова, в сорок третьем — бетонщица подземных работ на станции «Бауманская». Изолировщицами трудились Ксения Михайловна Стребкова и Клавдия Константиновна Валетова. Среди участников трудового фронта — Александра Семеновна Данилина, Анна Михайловна Мокринская, Александр Николаевич Иванов... Все они достойно трудились ради победы и процветания нашей Родины.

Накануне великого праздника 9 Мая желаем всем здоровья, счастья, благополучия. Пусть рядом с ветеранами в этот день будут их дети, внуки, правнуки. Пусть будут цветы и радость.

Оксана и Александр КЛЮЧНИКОВЫ, ветераны СМУ-8.

Всемирный День охраны труда

Завтра, 28 апреля, на календаре — Всемирный День охраны труда. Накануне Федерации Независимых Профсоюзов России направила во все членские организации специальное письмо. Публикуем выдержки из него.

Ежегодно 28 апреля более чем в 100 странах мира по инициативе Международной организации труда и международного профсоюзного движения отмечается Всемирный День охраны труда.

Федерация Независимых Профсоюзов России поддерживает данную инициативу и призывает членские организации присоединиться к проведению Всемирного Дня охраны труда, который в 2007 году пройдет под лозунгом: «Безопасные и здоровые рабочие места — сделаем достойный труд реальностью».

Ежегодно в Российской Федерации гибнет свыше 4,5 тысячи человек, свыше 100 тысяч человек получают травмы различной степени тяжести, ежегодно регистрируется свыше 8 тысяч случаев профессиональных заболеваний. Однако, по оценке МОТ, в России уровень травматизма и профессиональных заболеваний намного выше, чем представляемые данные Росстата РФ. Это свидетельствует о сокрытии травм, полученных на работе, и недостаточном выявлении профессиональной патологии на ранних стадиях из-за низкого качества периодических медицинских осмотров.

По расчетам Минздравсоцразвития России экономические потери, связанные с гибелью работников и утратой здоровья на работе, практически равны планируемому ежегодному приросту объема производства. Вместе с тем работодатели недооценивают экономические потери и упущенную выгоду, связанную с недостаточным вниманием к вопросам охраны труда.

Решение проблемы обеспечения безопасности труда и сохранения здоровья работников основано на системном подходе к организации управления охраной труда. Практика показывает, что управление охраной труда, построенное на принципах социального партнерства на всех уровнях, является эффективным инструментом, направленным на улучшение условий труда.

Всемирный День охраны труда в 2007 году должен стать смотрами готовности членских организаций и социальных партнеров по улучшению профилактической работы в области охраны труда, развитию культуры охраны труда в организациях и проводником всего нового в этой сфере.

В ходе проведения Всемирного Дня охраны труда ФНПР предлагает:

— увязать девиз охраны труда с лозунгами, посвященными Дню труда и прав трудящихся — 1 мая;

— привлечь к мероприятиям Дня охраны труда руководителей и представителей всех ветвей власти на всех уровнях, работодателей, уполномоченных по охране труда, членов совместных комитетов (комиссий) по охране труда;

— почтить минутой молчания память погибших от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний;

— оказать моральную и другую помощь пострадавшим на работе и их семьям;

— рекомендовать органам исполнительной и законодательной власти, работодателям и профсоюзным комитетам провести в этот день конференции, семинары, совещания, митинги, собрания, выставки и конкурсы, посвященные созданию безопасных и здоровых условий труда;

— для формирования общественного сознания о значимости охраны труда как важнейшего звена социально-экономического блока, осуществить пропагандистскую и информационную кампанию путем проведения радио- и телевизионных интервью, «круглых столов», публикаций в средствах массовой информации, профсоюзных и многотиражных изданиях;

— провести внеочередные профсоюзные проверки соблюдения прав работников на безопасные условия труда, выявление сокрытых случаев производственного травматизма.

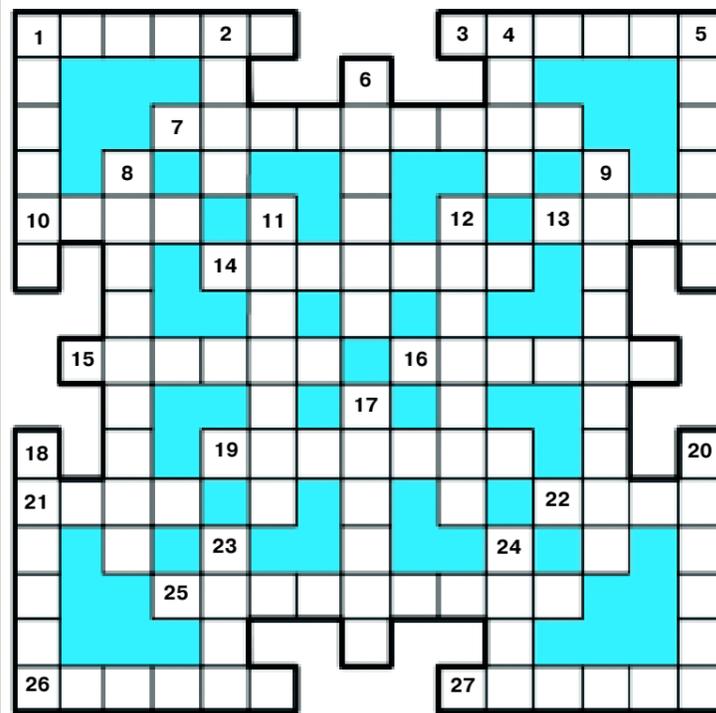
ФНПР выражает уверенность, что мероприятия Всемирного Дня охраны труда будут служить руководством к действию всех членских организаций, которые должны делать всё возможное для улучшения условий труда и предотвращения травм и заболеваний не только 28 апреля, но и в течение всего года.

И сейчас мы не подкачали. Сделали все, что необходимо: очистили газоны, обрезали кусты, спилили сухостой, вскопали клумбы, покрасили ограждения и контейнеры... В порядок приведены детские площадки, подготовлено все к посадке цветов.

Субботники — это традиция. Всегда радостно и с какой-то гордостью смотришь на сделанное своими руками. И сразу заметно преобразуется Москва после зимы.

Татьяна КРИЦКАЯ, начальник отдела КСУМА.

Кроссворд



По горизонтали: 1. Слои только что выпавшего снега. 3. Станция второй очереди метро. 7. Станция метро, построенная силами СМУ-6, когда им руководили В.К. Фёдоров и Ю.А. Кошелев. 10. Остров в Средиземном море, разделённый двумя государствами. 13. Настольная игра. 14. Выписка о дне рождения из книги записей актов рождения. 15. Неподвижная часть электрической машины. 16. Компьютер, который обеспечивает работу сайта. 19. Великий английский физик, в честь которого названа единица электрической ёмкости. 21. И гроттмейстер, и подъемное устройство. 22. Государство в Южной Америке. 25. Недостаток надзора. 26. Колющее холодное оружие с длинным четырёхгранным клинком. 27. Особый вид балетного шага.

По вертикали: 1. Инструмент для нарезания резьбы. 2. Сплавившаяся в топке зола каменного угля. 4. Государство, в котором во время Второй мировой войны состоялась встреча лидеров стран антигитлеровской коалиции. 5. В старину - место заточения. 6. Река, вытекающая из Байкала. 8. Театральное представление. 9. Тара, применяемая для перевозки грузов без упаковки. 11. Страстный любитель музыки, пения. 12. Землеройная машина. 17. Город на Оке. 18. Фигура высшего пилотажа. 20. Автор архитектурного проекта станции «Маяковская». 23. Тонкий плотный войлок. 24. Домашняя птица.

Составил М. ПЕТРУНИН.

Ответы на кроссворд, напечатанный 6 апреля

По горизонтали: 2. Графика. 6. Телега. 7. Венера. 8. Подлинник. 11. Триер. 12. Треск. 14. «Беговая». 17. Ставрида. 18. Текстура. 20. Марсель. 21. Аврал. 23. Вихрь. 27. Городовой. 28. Решето. 29. Евфрат. 30. Скандий.

По вертикали: 1. Тендер. 2. Газон. 3. Филиппов. 4. Авгий. 5. «Крокус». 9. «Чеховская». 10. Крестовик. 11. Трясина. 13. Корабль. 15. Ездка. 16. Ареал. 19. Эскадрон. 22. Валуев. 24. Радиан. 25. Кокос. 26. Жокей.

Следующий номер «Метростроевца» выйдет 11 мая.

СТИХИ ВОЕННЫХ ЛЕТ

Георгий СУВОРОВ

Еще утрами черный дым клубится
Над развороченным твоим
Жильем.
И падает обугленная птица,
Настигнутая бешеным огнем.

Еще ночами белыми нам снятся,
Как вестники потерянной любви,
Живые горы голубых акаций
И в них восторженные соловьи.

Еще война. Но мы упрямо верим,
Что будет день, — мы выпьем
Боль до дна.
Широкий мир нам вновь откроет
Двери,
С рассветом новым встанет
Тишина.

Последний враг. Последний
Меткий выстрел.
И первый проблеск утра, как
стекло.
Мой милый друг, а все-таки как
быстро,
Как быстро наше время протекло.

В воспоминаньях мы тужить не
будем,
Зачем туманить грустью ясность
дней, —
Свой добрый век мы прожили как
люди —
И для людей.

1944 г.

Анна АХМАТОВА

ПОБЕДА

1
Славно начато славное дело
В грозном грохоте, в снежной
пыли,
Где томится пречистое тело
Оскверненной врагами земли.
К нам оттуда родные березы
Тянут ветки, и ждут, и зовут,
И могучие деды-морозы
С нами сомкнутым строем идут.

2
Вспыхнул над морем первый маяк,
Других маяков предтеча, —
Заплакал и шапку снял моряк,
Что плывал в набитых смертью
морях
Вдоль смерти и смерти навстречу.

3
Победа у наших стоит дверей...
Как гостью желанную встретим?
Пусть женщины выше поднимут
детей,
Спасенных от тысячи тысяч
смертей, —
Так мы долгожданной ответим.

1942–1945 гг.

ОСВОБОЖДЕННАЯ

Чистый ветер ели колышет,
Чистый снег заметает поля.
Больше вражьего шага не слышит,
Отдыхает моя земля.

1945 г.

Василий СУББОТИН

БРАНДЕНБУРГСКИЕ ВОРОТА

Не гремит колесница войны.
Что же вы не ушли от погони,
Наверху бранденбургской стены
Боевые немецкие кони?

Вот и арка. Проходим под ней,
Суд свершив, справедливый и
строгий.
У надменных державных коней
Перебиты железные ноги.

**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 24.04.2007 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2531

Заказ № 234