

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ПРОБНЫЙ – НА «ТРУБНОЙ»!

27 августа на центральном участке Люблинско-Дмитровской линии произошли два важных события: проехала габаритка, а следом на станцию «Трубная» прибыл с «Чкаловской» пробный поезд.

За два рейса, ночной и дневной, габаритка проверила трассу. Под конец рабочего дня в тоннели отпраздновали шесть групп обхода. Их возглавляли: начальник комплекса П.С. Семёнов, инженеры Управления Метростроя В.Г. Скидан, И.Л. Овчинников, В.С. Безлик, В.В. Исайкин и И.З. Алимов.

В штабе строительства, оборудованном в БТП «Трубной», их рапорты принимали заместитель генерального директора Мосметростроя С.С. Зайцев и заместитель начальника Московского метрополитена В.В. Титов. К 19 часам все группы доложили о том, что проверенные ими участки трассы подготовлены к подаче напряжения, проходу пробного поезда и вводу режима метрополитена.

Пробный поезд (вагон-лаборатория), украшенный транспарантом «Первый!», прибыл на «Трубную» в 21 час 25 минут. На нем с группой сопровождающих лиц приехали генеральный директор Мосметростроя Г.Я. Штерн и начальник Московского метрополитена Д.В. Гаев. После небольшой пресс-конференции руководители прошли по станции и на эскалаторе большого наклона поднялись в вестибюль.



«МЕТРОСТРОИТЕЛЬСТВО» НА 2008 ГОД

Завтра, 1 сентября, начинается подписка на первое полугодие 2008 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 — 188 руб. 46 коп., до востребования — 185 руб. 64 коп., до квартиры — 193 руб. 86 коп.

Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы. В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев — 198 руб. 12 коп.



Перспективы метро обсудило правительство Москвы

21 августа на заседании правительства Москвы был представлен план строительства метро на 2008–2010 годы.

Как рассказал на заседании правительства начальник Метрополитена Д.В. Гаев, до 2010 года в Москве планируется построить восемь новых станций метро, из которых четыре должны открыться уже в этом году — «Трубная», «Сретенский бульвар», «Строгино» и «Кунцевская-2».

Большие преобразования ждут Арбатско-Покровскую линию метро: в неё войдут отрезок от «Парка Победы» до «Кунцевской-2», часть глубокой Филевской линии от «Кунцевской» до «Крылатского», а также новый перегон от «Крылатского» до «Строгино». Филевская ветка при этом будет заканчиваться на «Кунцевской» (с неё можно перейти на «Кунцевскую»-2).

В 2009 году в строй будет введена первая частная станция метрополитена «Мякининская» (на перегоне «Строгино»–«Волоколамская»). Средства на неё выделит группа компаний «Крокус». Как пояснил Д.В.

Гаев, станция «без отделки» обойдется инвестору в сумму около 600 млн. рублей, после окончания строительства «Крокус» передаст её Метрополитену.

Ранее шли разговоры об инвестиционном строительстве еще одной станции — «Технопарк» между «Автомобильной» и «Коломенской», однако Д.В. Гаев заявил, что она «на деньги инвесторов строиться пока не хочет». Второе кольцо метро в трехлетнем плане метрополитена не упоминается. Начало его строительства запланировано на 2011 год. Напомним, что только сооружение первого участка новой кольцевой линии общей длиной 12 км, который должен пройти от станции «Деловой центр» через «Полежаевскую», Ходынский район и станцию «Динамо» до «Савеловской», может занять от трёх до трёх с половиной лет.

Смета трехлетнего плана метрополитена составляет 103,5 млрд. рублей. По плану подземке будут ежегодно выделять почти втрое больше средств, чем сейчас, — 30,8 млрд. рублей в 2008 году против 12,6

Фото А. ПОЛОВА

Московское метро занимает пятое место по протяженности линий (278,8 км) после Нью-Йорка, Лондона, Парижа и Токио. Столичная подземка насчитывает 172 станции и 26 пересадочных узлов. Новая станция «Трубная» — 173-я.

млрд. — в 2006-м. Впрочем, даже если план будет полностью реализован, линий метрополитена в Москве все равно будет недостаточно для нормального обеспечения населения.

По словам главы Москомархитектуры А.В. Кузьмина, метро не поспевает за жилищным строительством. А.В. Кузьмин привел данные, что «вне зоны комфортного обслуживания транспортом» находятся 23% москвичей, а реализация трехлетнего плана снизит этот показатель лишь на 3%. Он посоветовал, что жители некоторых «безнадежных» районов, например Бирюлево, «даже не рассчитывают» когда-либо пользоваться услугами подземки.

Кроме того, рассчитанный на 6,5–7 млн. пассажиров в день, сегодня метрополитен перевозит свыше 9 млн. человек. Из-за того, что 10 из 12 линий московской подземки работают со сверхнормативной нагрузкой, четыре вовсе исчерпали свою техническую пропускную способность, а 95% пересадочных узлов имеют двух- или трехкратный перегруз, пассажиры теряют время не только в пути, но и на входах в метро и выходах из него.

По мнению главного архитектора Москвы, проблему может решить «параллельное развитие железных дорог». А Ю.М. Лужков в очередной раз высказал идею использования под общественный транспорт Московской железной дороги, где надо построить 30 пересадочных узлов.

На заседании правительства упоминали и федеральные власти, выделяющие на метрополитен слишком мало денег. Глава Департамента экономической политики и развития Москвы М.Е. Оглоблина напомнила о существовании распоряжения правительства РФ 2001 года, по которому Минфин РФ должен обеспечивать 20-процентное финансиро-

вания метрополитена, но сообщила, что в 2008 году этот показатель составит лишь 9,5%.

В этой связи Ю.М. Лужков счел нужным обратиться к руководству партии «Единая Россия» с таким предложением: «Наше метро не только транспорт, но и огромная социальная проблема, поэтому нашей самой большой парламентской партии надо поручить взять под контроль строительство метро, в том числе в вопросе увеличения объемов финансирования метрополитена в Москве». Первый заместитель мэра Ю.В. Росляк развил эту мысль и сообщил, что в Госдуме неплохо бы добиться, чтобы федеральные власти финансировали до 50% метрополитена.

Депутат Госдумы, председатель комиссии по промышленной политике президиума генсовета «Единой России» Елена Панина, присутствовавшая на обсуждении перспектив московского метро, сказала, что ряд городских территорий, удаленных от подземного скоростного транспорта, как, например, Жулебино, уже попали «в нехорошую политическую плоскость», где регулярно проходят митинги протеста жителей. «Нужно приложить все усилия к тому, чтобы приблизить сроки строительства метро в этих районах», — заявила она, отметив, что городской программе метрополитена не мешало бы в целом «продать политический характер».

Ю.М. Лужкову растянутые планы строительства новых станций тоже показались слишком «спокойными и необоснованными». По его словам, «строительство метро в отдаленных районах города необходимо ускорить», и программа перспективного строительства метрополитена должна быть опубликована уже в этом году.

Маркшейдерский вклад



Полтора километра перегонных тоннелей между станциями «Чкаловская» и «Сретенский бульвар» сооружены проходчиками СМУ-6, работавшими на 938-й шахте (задел там в 1990-е годы создавали СМУ-1 и СМУ-7). Этот отрезок центрального участка Люблинско-Дмитровской линии как бы соединил Садовое кольцо столицы с Бульварным. Но соединил дале-

ко не по прямой. Трасса была проложена проектировщиками с большим количеством кривых. Более того, постоянно менялась глубина заложения.

Качественная проходка таких тоннелей невозможна без хорошо поставленной маркшейдерской службы. И когда прошлым летом в левом тоннеле состоялась сбойка, в нашей газете было отмечено, что благода-

Сменные маркшейдеры С.С. Скотникова и Н.В. Николаева.

ры высокой квалификации маркшейдеров СМУ-6 отклонение по осям не превысило 10 миллиметров. Подобная ювелирная точность позже была достигнута и на правом перегоне. Обобщая эти факты, зам. генерального директора СМУ-6 Анатолий Николаевич Адауров сказал, что обе сбойки были сделаны без каких-либо уступов. Он высоко оценил и качество маркшейдерского сопровождения при укладке путевого бетона, что особенно важно, когда имеются уклоны.

Мнение Адаурова разделил начальник проходческого участка Николай Александрович Панов:

— После сбойки мы в основном перешли к путевому бетону, и здесь тоже обошлось без огрехов. В этом велика заслуга наших маркшейдеров, как, впрочем, и остальных работников. Бригады Владимира Ситникова, Юрия Мосалкова, Анатолия Колышева, Николая Графоновы постоянно

НА ПУСКОВОМ ОБЪЕКТЕ

поддерживали высокий темп, так как от нашего участка зависело, когда можно будет со стороны «Чкаловской» начинать завоз оборудования для всей пусковой линии. И нам удалось добиться двух рекордных результатов. В марте, работая попеременно то в левом, то в правом тоннеле, мы уложили путевого бетона на 470 метрах. Июньский показатель чуть меньше — 447 метров, но он достигнут в одном правом тоннеле. При этом и речи не могло быть, чтобы бетонщикам хоть минуту пришлось ожидать маркшейдеров. Они, естественно, работали по тому же скользящему графику, что и все. Без проблем выходили и в ночные смены, хотя основу их коллектива составляют женщины. Они у нас очень боевые и грамотные. Был случай, когда Светлана Скотникова в течение двух недель смогла замещать нашего Ширази...

Главный маркшейдер СМУ-6 Ширази Довлетхан оглы Зульфугаров —

Юрий Погудин: «Работа на Метрострое интересная — для людей»

Юрий Петрович Погудин, заместитель главного инженера УСР, 16 августа отметил свое 60-летие. Юбилей пришелся на самое горячее время, буквально накануне сдачи станции «Трубная». Так что праздновать придется, видимо, вместе с пуском. Но поговорить нам все-таки удалось...

— Юрий Петрович, вы из семьи военного. Эта профессия во все времена была для мальчишек воплощением силы, отваги, мужества. Однако вы стали строителем.

— Поначалу вообще мечтал о поступлении во ВГИК, на режиссерский факультет. Со школьных лет увлекался киноискусством, посещал все кинофестивали, лектории. Но, как оказалось, надо было проходить творческий конкурс. И тогда я по маминым стопам пошел в МИИТ, на строительный факультет.

— Вы москвич?

— Родился я в Вятской губернии, отец родом из тех мест. А познакомилась моя родители на БАМе, в районе Комсомольска-на-Амуре. Они участвовали в строительстве тоннеля под Амуром и нефтепровода на Сахалин. Мама — выпускница Ташкентского института инженеров транспорта, а отец — артиллерист, прошел всю войну. Когда мне было пять лет, он погиб при исполнении служебных обязанностей. А вскоре маму откомандировали в Москву. Здесь она стала работать в проектно-институте, а потом в Минтрансстрое, откуда и ушла на пенсию. Мы жили на 1-й Мещанской улице, учился я в школе № 292 около Рижского вокзала. Кстати, когда стал студентом, практику проходил на станции строящегося метрополитена «Ростокино», сейчас — «Ботанический сад». Тогда даже и предположить не мог, что через какое-то время получу распределение в КСР (УСР) Метростроя и однажды вернусь на станцию «Ботанический сад» уже сменным инженером и, вообще, отработав в коллективе 32 года, никогда никуда не уходя.

— А что, были другие планы?

— Если говорить о проектных институтах, они меня никогда не прельщали. А вот поездки на изыскания железных дорог... Но надо было отработать три года по распределению. А, отработав, прижился и прирос к коллективу настолько, что уже никуда не хотелось уходить. Работа на Метрострое интересная, для людей. Все время создаешь что-то новое.

— Ваши первые шаги...

— Попал начальником смены на «Планерную», к Анатолию Яковлевичу Корягину. Он войну прошел. Суровый, опытный, отлично знающий ра-

жет, оттого, что служил в разведке, он все время «партизанил», перепроверял — работает молодежь без него или нет? Скажет: «Я уехал в Управление». А потом раз, откуда-то из-за угла появляется. Дисциплинировал таким образом.

У отделочников, что меня удивило в первое время, не было стабильного фронта работ на строительстве метро. «Планерную» завершили, а дальше... Пошли городские объекты. В 1976 я попал на реставрацию бывшей пожарной части на Селезневской улице, где сейчас Центральный музей МВД. Это старинное здание мы восстанавливали буквально по кирпичику, по камушку. Потом попал на отделку Дома Совета Министров РСФСР на Краснопресненской набережной («Белый дом»), где тоже была выполнена уникальная работа и где мы уложили 10,5 тысяч квадратных метров гранита. Какой же строгой была здесь приемка! На каждый документ надо было получить немислимое количество подписей. Вместе с нами здесь трудились строители СМУ-6. И вот тогда я познакомился со знатным метростроевцем Героем Социалистического Труда Ильей Ивановичем Шепелевым.

Одновременно с Домом Совета Министров мы делали «Ботанический сад». Это старинное здание в вестибюле станции поставили шикарные вазы с уникальными экзотическими растениями. Но, к сожалению, уже через несколько месяцев они не выдержали метрополитеновского климата и погибли.

— Вы когда-нибудь подсчитывали количество своих станций?

— Точно могу сказать: участвовал в отделке пятнадцати станций метро. Это в Москве. Плюс станция в Ереване — в прошлом она называлась «Площадь Ленина». В то же время было много и других объектов: АБК, жилые дома в Медведкове, Бибиреве, Лоси, Алтуфьеве... На домах, на мой взгляд, работа однообразная, неинтересная. Хотя в свое время строительству уделялось пристальное внимание, мы даже к известному бригадиру Главмосстроя Анатолию Злобину ездили перенимать опыт.

В последние годы мой участок все больше специализировался на реконструкции. Облицовывали современным профилем «Щелковскую» и «Ака-



Ю. П. Погудин (третий слева) с товарищами по работе: С.Э. Гаевским, О.Д. Дорошенко, В.А. Михалевым, Н.И. Мухиным, Н.Н. Кузнецовым.

демическую». На станции «Чистые пруды», где работали исключительно по ночам, заменили плитку на мрамор. Вот уж где был крепкий бетон! Так складывается, что порой приходится снова возвращаться на свои старые объекты. И причина тому — какие-то печальные события. Вот тот же «Белый дом», который мы восстанавливали после обстрела в 1993 году. Или станция «Ленино», где пришлось менять старое название на новое — «Царицыно».

— Больше двадцати лет вы трудились на начальником участка. С чего все началось?

— Когда я пришел, специалистов с высшим образованием в УСР было немного. Тем более — начальников участков. Но должен же быть какой-то прогресс! В 1983 году, когда Корягин ушел на пенсию, мне передали участок и станцию «Севастопольская», забывшуюся мне на всю жизнь своей особой атмосферой творчества. У нас, отделочников, была такая механика, которую и сейчас не встретишь. ЦНИИС внедрил тогда специальный механизм, позволивший полностью исключить ручной труд при подаче сверху мрамора и гранита. Да мы и сами на месте не стояли. Чтобы было более прочно, красиво и быстро, тоже что-то изобретали или рационализировали, только более мелкое. Пришлось, например, поломать голову над креплениями для мозаичных панно скульптора Олега Иконникова, когда выяснилось, что их вес заметно превышает необходимый: вместо 700–800 кг — 2 тонны.

Помню, как создала здесь бригаду быстрого реагирования, объединив в одном коллективе рабочих всех специальностей. И если где-то узкое место, кидали эту бригаду «в бой». Вот так, заранее планируя свои действия, старались наладить на участке нормальный ритм работы. Хотя, конечно, пусковой период для отделочников — это всегда горячее время. За все мои тридцать два года только две станции — «Ботанический сад» и «Нагатинская» — были предоставлены строителями под отделку в полной готовности. Особенно приятно было иметь дело с начальником участка СМУ-7 Дмитрием Ильичом Ненашевым, у которого все было «супер», сантиметр в сантиметр, согласно проекту. И совсем другая картина, помнится, предстала перед глазами на «Савеловской»: тюбинги не зачеканены, ни платформы, ни колонн нет... «Что же тут делать?» — задал я тогда вопрос своему руководителю, Борису Васильевичу Косаре-

ву. Потом строители чеканили по несколько метров и кусками предоставляли нам фронт работ. Только благодаря сильным и крепким бригадам, которые возглавляли опытные, знающие, умелые бригадиры, такие, как гранитчики Константин Павлович Слонов и Василий Степанович Коренков, штукатур Анна Григорьевна Парамонова, маляр Светлана Дмитриевна Пучкова, слесарь Юрий Владимирович Коровкин, можно было выполнить к намеченному сроку, казалось, невыполнимые задачи.

— Что, на ваш взгляд, помимо четкой организации труда, является для руководителя стройки наиболее важным?

— Сохранить людей. Прежде, на партийных собраниях, нас обязательно знакомили с печальной статистикой: столько-то травмировано, столько-то погибло. Когда мой участок приходил на новый объект, и я собирал коллектив, чтобы поставить перед ним задачу, прежде всего, говорил: «На первом месте — жизнь и здоровье. Соблюдение правил техники безопасности должно быть безоговорочным».

— Всегда ли вы находили общий язык со строителями?

— А иначе совместная работа не пойдет. Всегда, любыми путями, надо искать золотую середину. И не только в отношениях со строителями, но и с архитекторами. С архитекторами, наверное, даже в большей степени. Это люди творческие, болеющие душой за свои идеи. А жизнь, порой, расставляет свои акценты. Не все делается по отделке так, как они задумывают. Где-то — это мелочи, а где-то и по-крупному. На «Севастопольской», например, не сделали выходы к гостиницам, хотя они были запроектированы. Нет вторых выходов на «Тимирязевской» и «Петровско-Разумовской». Многие отмечают, что станция «Черкизовская» очень темная. А все потому, что идея архитектора Виктора Александровича Черемина не была реализована. Из-за того, что строители вовремя не предусмотрели, а электрики что-то пропустили, не получилось, как потом Черемин ни бился, сделать подсветки, которые он ожидал.

Но все-таки чаще пожелания авторов выполняются беспрекословно. Чего бы это ни стоило. Когда мы делали панно на всю длину станции «Ленино», а это 160 метров, чтобы подобрать по эскизам художника рисунок, пришлось на станцию опускаться мрамора в два с половиной раза больше, чем требуется. А потом все, что не пригодилось, снова поднимать. Трудоемкая работа. Рабочие были недовольны, никакой производительности. Но... Это требование красоты. А я — за красоту. И против экономии средств. Хотя, конечно... Экономят везде. Меня, например, очень удивило, что платформа в Хельсинском метро серая, бетонная, хотя в стране столько гранита. Правда, есть там и уникальная станция, вырубленная прямо в скале.

— Самая «экстремальная» стройка, если таковая была в вашей практике.

— А это, наверное, станция «Лени-

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

но», открытие которой пришлось на Новый год. Из-за лютых декабрьских морозов никак не схватывался раствор при укладке гранита на ступеньках выходов. И только тогда, когда в тоннеле под Царицынскими прудами сдвинулись рельсы, и движение на линии было остановлено, нам удалось эту проблему решить до конца. Но станция «Ленино» запомнилась не только этим. Это была неординарная стройка, образцово-показательная. Во всем порядок, кругом идеальная чистота, все покрашено, промыто. От газетчиков и тележурналистов буквально не было отбоя, как и от делегаций, в числе которых встречались и зарубежные.

— Сейчас вы снова в экстремальном режиме. Понятно, не до юбилея. И все-таки...

— Дни рождения в нашей семье — это всегда праздники. Собираемся все вместе: жена, дети, наши мамы. Любим получать и дарить подарки. И тратим на это дело всегда немало денег.

— Расскажите подробнее о своей семье...

Жена — выпускница МАИ, когда-то работала в области радиолокации. Но потом Ольге удалось воплотить свою неосуществленную в юности мечту и стать педагогом. Сейчас у нее своя частная школа, Петровская. Сначала, это был детский сад, куда ходил наш старший сын, а потом, перед его поступлением в первый класс, супруга решила сделать здесь школу, которую Вадим досрочно окончил и сейчас он — студент Академии народного хозяйства. Эту же школу с золотой медалью окончила в этом году и дочь, Светлана. По стопам старшего брата поступила в ту же Академию. Сын и дочь в совершенстве владеют английским и французским языками.

— Ваши увлечения...

— Во все времена — разные. В детстве просто бредил космосом. Когда встречали Юрия Гагарина, мы с ребятами сбежали с уроков. Такой радостный и счастливый был день! Собирали почтовые марки по космической тематике, книги, которые только выходили. У меня большая библиотека. Много читаю, сейчас вот открыл для себя Михаила Веллера. Особое место, конечно, занимают в жизни путешествия. Объездил весь Крым. Кавказ проехал... В основном, по винным местам.

— Здорово! Ну, а как вы ощущаете себя в шестьдесят?

— А я всегда чувствую себя гораздо моложе, чем на самом деле. Черта такая нехорошая: всегда и везде задерживаюсь, опаздываю: на самолет, в театр, на свидание... Жениться вот поздно. И сейчас тоже опаздываю — в каком плане? По паспорту — 60, а мне кажется, что 50.

— Пожелание самому себе.

— Многое уже сбылось. Пенсионером стал. Езжу бесплатно. Детей воспитал. Дом построил. Осталось только книгу написать.

— Серьезно?

— Тезисы определенные есть. Руководители УСР всегда смеялись надо мной. Косарев на совещаниях обычно говорил: «Юрий Петрович, прекрати записывать». Потом и Мышенков: «Хватит конспектировать!» А у меня осталась на всю жизнь миитовская привычка: открываю блокнот и записываю свои мысли. И блокнотов у меня таких много.

— Что в вашей жизни не сбылось?

— Не знаю французского. Не езжу на мотоцикле. Хотел поработать за границей, не получилось. Неплохо было бы научиться играть на каком-нибудь музыкальном инструменте... Но не научился. Может быть, слуха не было?

— Юрий Петрович, какие ваши годы? Еще ведь не вечер. Счастья вам, здоровья, радости, исполнения желаний и удачных пусков!

Беседу вела
Нина СОЛОВЬЕВА.



Юрий и Ольга Погудины со своими маленькими детьми.

боту начальник участка. В МИИТе ведь конкретно отделке не учат. Мне пришлось по ходу дела самообразовываться: читать необходимую литературу, а то и спрашивать у каждого, кто меня окружал. Порой, простые вещи были непонятны. Прихожу и вижу, забеливают темный гранит. Зачем? «А брызги раствора... Их ведь потом придется ликвидировать. Сколько потребует времени и сил!» — объяснял Анатолий Яковлеви.

Поскольку этот человек из старшего поколения, поколения отцов, а мо-



Семья Погудиных сегодня.

Маркшейдерский вклад

Окончание, начало на стр. 1

лезгин, родившийся в северной части Азербайджана. Свою метростроительскую карьеру начинал 20 лет назад в этом же коллективе, и взяли его тогда рабочим маркшейдера второго разряда. Для получения третьего разряда требовалось пройти через специальную комиссию. Но личные планы новичка простирались намного дальше — он поступил на вечернее отделение Горного института. Сменным маркшейдером стал на строительство «Чкаловской», еще до получения диплома. Начало строительства «Достоевской» тоже вошло в его трудовую биографию. Когда пришло время соорудить второй выход станции «ВДНХ», маркшейдера с высшим образованием назначили участковым.

— Там сложно было привязываться со стороны наклона к действующей станции, — вспоминает Ширази. — Пришлось брать отметки через отверстия в тубингах, предназначенные для нагнетания.

Последний объект ему запомнится, прежде всего, капризным ходом трассы, где, если и встречались прямые отрезки, они, как правило, были с уклоном. Проходка таких тоннелей требует от маркшейдеров усиленно-

го внимания. И Ширази практически сделал 938-ю шахту своим постоянным рабочим местом, совмещая обязанности и главного, и участкового маркшейдера.

Специфика укладки путевого бетона на таких перегонах связана, прежде всего, с тем, что путейские репера надо выставлять чаще обычного (не через 5 метров, а где-то и на каждом метре) и с максимальной точностью (до двух миллиметров). По-особому ведутся и расчеты. А многочисленные замеры приходится повторять неоднократно — перед сдачей заходки путейцам, после укладки ими рельсошпальной решетки и после бетонных работ.

— Больше всего проблем вызывали не сами кривые, а выходы с них, — уточняет Ширази. — И таких мест было очень много. Там, например, резко нарастает превышение одного рельса над другим. Всё это надо очень скрупулёзно замерять, просчитывать. И женская старательность, женская исполнительность очень пригодились. Это касается и



Фото А. ПОПОВА

рабочих маркшейдера. Ведь на такой трассе стоит при замере лишь рейку у ноги сместить на несколько сантиметров, чтобы в итоге на пути получилось недопустимое отклонение. Кстати, надо отметить, что до этого перегона почти никто из наших женщин не имел дела с укладкой путевого бетона. Но они на удивление быстро вникли в суть дела, прониклись чувством повышенной ответственности, причем, не только за себя. Когда идёт бетон, кто-нибудь из сменных маркшейдеров постоянно находится рядом. В ограниченном

пространстве тоннеля проходчик может нечаянно сдвинуть какой-нибудь важный клинышек. Надо вовремя это заметить, поправить, пока бетон не схватился.

Наряду с самим Зульфугаровым в дополнительном обучении коллег путейским секретам принял участие и самый опытный сменный маркшейдер участка Алексей Анатольевич Жельбаев. Он выпускник Московского техникума транспортного строительства. Без малого тридцать лет назад принимал участие в сооружении «Марксистской». Прошел потом

Подземные штурманы 938-й шахты. Слева направо: Н.В. Пинясова, Ш.Д. Зульфугаров, Т.П. Гончарова, Е.В. Фонькина, И.А. Агабекова, С.С. Скотникова, А.А. Жельбаев, Н.В. Николаева.

еще немало перегонов и станций. В середине 90-х уходил работать в другую структуру, а два года назад вернулся на Метрострой, в родное СМУ-6. И ему на перегоне, ведущем к «Сретенскому бульвару», кое-что оказалось в новинку. Например, композитные полушпалки. Они, конечно, легче, зато не дают маркшейдерам право на ошибку. В деревянных шпалах можно было для корректировки пересверлить крепежные отверстия, а с композитом такой вариант не проходит. Обнаружение брака вынуждает рубить бетон.

На участке Панова такого, к счастью, не потребовалось — вся маркшейдерская служба оказалась на высоте. Хорошо проявила себя и Елена Фонькина, молодой специалист. Будучи студенткой МИИГАиКа, она проходила практику на реконструкции станции «Воробьевы горы». Получив диплом, стала полноправной метростроительницей и работает, как считает Зульфугаров, по совести.

— Как и все девчата, — тут же добавил главный маркшейдер.

Юрий ПЕТРУНИН.

Две книги об одной стройке

15 мая 1935 года открыта первая линия московского метрополитена. Передо мной две книги, посвященные этому знаменательному событию в жизни Советского Союза. Одна из них — «Как мы строили метро» — вышла в 1935 году тиражом 100 000 экземпляров, 748 страниц. Вторая была приурочена к 75-летию юбилею Мосметростроя — «Московское метро от первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935)». Оригинал появился в Германии в 2001 году, а русский перевод издан тиражом 1000 экземпляров по заказу Московского метростроя в 2006-м.

Первая книга была приурочена к пуску первой линии и предварялась речью Сталина на торжественном заседании, посвященном открытию метрополитена. От редакции было сказано: «Это второй сборник по истории метро, он написан инженерами, архитекторами, политическими работниками вместе с огромной армией ударников и ударниц, комсомольцев и комсомолок, построивших лучший по всеобщему признаку метро в мире — Московский метрополитен имени Л.М. Кагановича».

Вторая книга написана Дитмаром Нойтатцем по материалам его докторской диссертации, исследовавшей реальную историю строительства первой линии московского метрополитена по материалам московских архивов и прессы того времени и защищенной в 1999-м году в Дюссельдорфском университете им. Генриха Гейне.

В предисловии к этой книге российский профессор Е.А. Демешко пишет: «Одним из основательно проработанных исследований истории первых шагов метростроения в Советской России является монография немецкого ученого Дитмара Нойтатца, охватывающая период постройки 1-ой очереди метрополитена в Москве с 1931 по 1934 гг.

Это серьезное современное исследование по истории возникновения, проектирования и строительства первой очереди метрополитена в Москве, отвечающее общепринятым канонам научного подхода к изучаемой проблеме. Исследование основано на всестороннем и кропотливом анализе печатных изданий и рукописных свидетельств. По объему и качеству использования источников монография носит уникальный характер.

Содержание монографии охватывает один из важнейших периодов жизни Советского государства — 15 лет с

начала его существования, ознаменовавшегося в 1931–1935 гг. событием исторического значения, постройкой 1-ой очереди метрополитена Москвы».

Первая книга была создана коллективом авторов сразу же после завершения строительства первой линии, по горячим следам событий. Тогда ставилась цель показать пафос и энтузиазм строителей, преимущественно молодежи, роль партийных и комсомольских организаций.



Свидетельствую — да, это так и было! Мне в те годы довелось окатиться в числе метростроителей, приглашенных в гостиницу «Балчуг» и помогать там авторам раздела «Комсомол на метро». Мы отвечали на вопросы, рассказывали о своей работе и жизни, о реалиях строительства. В ту пору я был активным строителем шахты № 18–18бис: проходчиком, десятником, комсоргом.

Надо иметь в виду, что строительство метро являлось политической задачей внутреннего и внешнего назначения, и она решена блестяще. О руководящей роли Л.М. Кагановича в этом далеко не простом деле достаточно подробно рассказано в обеих книгах.

В аннотации ко второй книге издательство дает такую оценку этому труду: «В книге немецкого историка Дитмара Нойтатца СССР 1930-х годов рассмотрен через призму одного из самых амбициозных проектов Советской власти. Основываясь на огромном массиве архивного материала, автор всесторонне исследует историю создания метро от самых ранних проектов до сдачи в эксплуатацию его первой линии в 1935 году и детально описывает механизмы



Кадры строительства первой линии Московского метро из архива инженера И.И. Выдыша. Шахта 21-21бис.



принятия властных решений и развития техники, устройство пропаганды и повседневную жизнь рабочих. Строительство метрополитена, ставшее символом прорыва в светлое будущее и потребовавшее концентрации огромных экономических, технических и социальных ресурсов, позволяет Нойтатцу показать, каким образом сталинскому режиму удалось увлечь население Советского Союза программой созидания социализма, вызвавшей колоссальные жертвы и лишения».

Здесь следует отметить, что многие стройки эпохи строительства социализма осуществлялись за колючей проволокой и сторожевыми вышками, но на первой очереди метро этого не было. Метро прокладывали энтузиасты, приехавшие в Москву со всей страны.

Всё построенное на первой линии осуществлялось ручным трудом: отбойным молотком, ручным перфоратором, лопатой, кувалдой, топором, пилой. Можно привести две интересные цифры. Лопатой было погружено и переброшено более 4,5 миллионов кубометров горной массы и уложено 800 тысяч кубометров бетона в обделку сооружений.

В диссертации Нойтатца впервые подробно и документально показано, как непросто принимались проектные решения и решались споры по принципиальным вопросам, где и как строить московский метрополитен в сложнейших условиях геологии Московского региона и непростой структуры города. Представляется, что этот вопрос заслуживает отдельного рассмотрения.

Ветераны строительства первой линии заложили золотой кирпич в фундамент отечественного метростроения. Московский метрострой стал одним из фаворитов мирового метростроения. Достаточно посмотреть юбилейное издание Метрогипротранса «Одна любовь, один проект. 70 лет», раздел «Метрополитены мира и СНГ», там приводится перечень 25 городов, где московские проектировщики и строители оставили свой след.

Выход в свет новой книги по истории первой линии дает хороший пример для последующих работ в этом направлении. Доброе дело сделал Метрострой, издав её.

Ханан АБРАМСОН,
ветеран Метростроя.
г. Чикаго.

Желаем Вам...



Николай Иванович Сазонов, хотя и родился в Рязанской области, может считать себя москвичом. В том же тридцатье втором году его родители переехали в столицу. Отец трудился на Ленинградском вокзале, мать — в больнице. А сын, окончив школу, пошел в железнодорожный техникум, после чего и началась его трудовая биография. Он работал слесарем в депо Москва-3.

После службы в армии Николай Иванович сразу же вернулся на прежнее место работы и, не вмешаясь в его судьбу родной дядя, монтажник И.А. Игнатов, жизнь, возможно, сложилась бы как-то иначе. Но... 2 сентября 1957 года Николай Иванович стал метростроителем. На участке Ф.М. Комиссарова появился в тот самый день слесарь горнопроходческого оборудования Сазонов.

Более семнадцати лет Николай Иванович трудился под землей в бригаде Константина Цветкова. А затем перешел в механические мастерские под начало Б.С. Жегульского. Трудился здесь газосварщиком, газорезчиком. За годы работы, а на заслуженный отдых он ушел в 1988 году, у него были свои рацпредложения, отмеченные премиями. Сазонов также награжден медалью «Ветеран труда».

Сегодня, вспоминая пройденное, Николай Иванович, прежде всего, перечисляет фамилии людей, с которыми трудился на «Фрунзенской», «ВДНХ», «Алексеевской», «Горьковской»... Это туляки, земляки начальника СМУ-4 Николая Павловича Гостеева - Н.М. Егоров и И.М. Егоров, это бригадир В.М. Есин, с которым они в мехцехе выполняли срочные заказы для пусковых объектов. Прошлое было и остается в памяти, как самое дорогое.

А недавно, 15 августа, Николай Иванович Сазонов отметил свой 75-летний юбилей, о котором в СМУ-4, конечно же, не забыли. Ветераны всегда в поле зрения руководителей организации и профсоюза.

Коллектив СМУ-4 от души желает Николаю Ивановичу здоровья, счастья, благополучия.

Наталья ТВОРЕМИРОВА.

В гостях у хлебосольной хозяйки

Юбилей — это всегда волнение. Всегда хлопотное приготовление к празднику. Но вместе с тем это приятное беспокойство, обещающее теплую и душевную встречу за праздничным столом старых добрых друзей. Сколько их собирается обычно в доме ветерана КСУМа Галины Михайловны Алексеевой, отдавшей не один десяток лет оздоровительному лагерю «Юный метростроевец»? Хлебосольно отмечает Галина Михайловна дни рождения, на которые съезжаются обычно ее бывшие коллеги по работе, друзья, родные и близкие.

В 1950 году в нашем лагере, который назывался в ту пору «Березки», появилась приветливая женщина, которая начала работать сторожем-пожарником. А вскоре Галину Михайловну стали замечать за другим занятием, за оформлением территории лагеря. Благодаря ее стараниям то тут, то там появились радующие глаз своей красотой цветочные клумбы. Фантазии ее не было границ. Каждый раз мастерица создавала что-то новое и оригинальное. «Настоящий профессионал», — говорили о Галине Михайловне. Действительно, ее профессия цветовода-декоратора и полученные в техникуме теоретические знания, безусловно, помогали. Но главное — это дар, данный ей от природы. А она по-настоящему творческий человек.

Начальник КСУМа Никодим Георгиевич Соколов не мог не заметить такого старательного и делового сотрудника. Более того, у него появилась идея назначить Галину Михайловну завхозом лагеря и детского городка «Фролки». И она, даже несмотря на то, что должность невероятно ответственная и беспокойная, дала согласие.

Как будто бы только вчера я видела Галину Михайловну, которая теперь уже на заслуженном отдыхе, с большой связкой ключей и черной сумкой. Деловая, собранная, она



всегда спешила по каким-нибудь важным делам. Четко выполняя возложенные на нее хозяйственные заботы, она, между тем, никогда не забывала о людях и их проблемах. Галина Михайловна — прекрасной души человек, великий дипломат, воплощение доброты и мудрости. Она знала всегда и всё о своих сотрудниках — они сами делились с ней радостями и горестями. Знали, что в самый критический момент именно она вовремя подставит плечо, выручит, даже если человек попадет в архисложную ситуацию. Не зря же многие говорят, что общение с ней — подарок судьбы.

Галина Михайловна и ее супруг Семен Григорьевич воспитали троих детей. Одна из них, Людмила, по сей день трудится в КСУМе. Сейчас, когда Галине Михайловне уже не надо спешить на работу, она занимается домашними делами и посвящает свое свободное время любимым внукам. Они — ее радость и счастье.

Коллектив КСУМа от всей души желает уважаемой и любимой нашей Галине Михайловне домашнего тепла и уюта, покоя и мира, бодрости и долгих лет жизни. Будьте здоровы и счастливы!

Галина ЛАСЬКОВА,
председатель профкома
КСУМа.

У футболистов новый чемпион

В одиннадцатом туре была еще одна очень важная игра, определившая и самую удачную команду, и самый, пожалуй, невезучий коллектив этого чемпионата. Но и после этого матча с его неожиданным результатом окончательное распределение мест оставалось неясным.

Несбывшиеся надежды

Когда футболисты ТО-6 выходили на поле против команды Тоннель-2001, у них, несмотря на недавний досадный проигрыш управленцам, были ещё шансы «зацепиться» за одно из призовых мест. И начало игры сложилось для одного из ведущих футбольных коллективов Метростроя вполне обнадеживающе. Самый опытный и волевой его игрок Игорь Есиков неожиданным ударом с острого угла открывает счёт. Однако соперников это ничуть не обескуражило. Очень быстро форвард команды Тоннель-2001 Виктор Стародворцев восстановил равновесие — 1:1. Этот счёт сохранился до перерыва, хотя Стародворцев и его товарищи по линии нападения предприняли несколько серьёзных попыток по горячим следам развить свой успех.

Во втором периоде тоннельщики получили небольшое игровое преимущество, которого, тем не менее, оказалось недостаточно, чтобы повернуть ход игры в свое русло. Ничья была бы вполне справедливым исходом этого матча. Но на 32-й минуте тоннельщики пропустили в зону своей обороны Константина Жданова, а тот обыграл даже вратаря команды ТО-6 и забил второй гол. Сделать ответный ход тоннельщикам не удалось — дважды срывались удары у Дмитрия Лихачёва. Срывались из-за активных защитных действий команды Тоннель-2001, которая всё-таки удержала победный для себя счёт — 2:1.

Вторая ничья тура

С обоюдных атак начался матч команд СМУ-3 и СМУ-13. Острые моменты возникали то у одних, то у других ворот. И если форвард из числа подопечных Алексея Поливача Сергей Кузнецов в нужный момент оказался нерасторопным, то его соперник из СМУ-13 Эдуард Каминский застал вратаря СМУ-3 врасплох — 1:0. Такой поворот игрового сюжета был не совсем логичным, поскольку перед перерывом и после него команда Валерия Бодулина не смогла подтвердить своего преимущества и в основном пыталась отбить натиск Виктора Коровина и того же Кузнецова. И именно Кузнецову удалось не только сравнять счёт, но и вывести свою команду вперёд — 1:2. А за полминуты до финального свистка их защитники нарушили правила. И от одного из них мяч после штрафного удара отскочил в собственные ворота — 2:2.

Крепкий орешек

Свой последний матч команда СМУ-4 проводила с футболистами СМУ-5, включившимися в турнир позже остальных. Уверенные в собственном мастерстве монтажники подолгу контролировали мяч, однако их многоходовки одна за другой прерывались уверенной защитой соперников. Лишь в середине первого тайма центрфорвард команды СМУ-4 Андрей Кудряшов смог довести до конца очередную комбинацию. И уже через две минуты футболисты СМУ-5 получили реальную возможность восстановить равновесие, да помешало недостаточное владение мячом. Но они и после перерыва продолжили натиск на ворота монтажников. И тут уже не раз выручало мастерство их вратаря Дмитрия Ковешникова. Минимальный счёт держался почти до финального свистка, и всё-таки «под занавес» Евгений Измайлов удвоил результат — 2:0. Это была шестая победа монтажников. Она вывела команду на предварительное второе место (после геодезистов). Но 12-й тур только еще начался...

Седьмая победа

Футболисты команды Тоннель-2001 перед матчем с командой Управления отставали от монтажников всего лишь на одно очко, а от геодезистов — на два. Значит, победа, дающая три очка, выводила их на первое место. С другой стороны, проигрыш означал бы для них откат на четвертую позицию, поскольку при равенстве очков «бронзовыми» призёрами становились бы управленцы.

Так что стимул для упорной борьбы у обеих команд имелся. И больше половины первого тайма ни одна из них не могла доказать своего преимущества. Даже гол, все-таки забитый на 12-й минуте форвардом команды Тоннель-2001 Сергеем Козловым, мало что изменил на поле. Обоюдные атаки продолжались. Но вскоре после перерыва вратарь управленцев неожиданно пропустил мяч после сильного удара Андрея Полякова. И счёт 2:0 оказался переломным. Нападающие игроки команды Управления если и шли иногда вперёд, то действовали как-то неосознанно и обязательно смазывали завершающие передачи мяча. А их удачливые соперники, поверив в близкое чемпионство, играли широко, с вдохновением. Еще по одному разу отличились взятием ворот и Поляков, и Козлов. Победив фут-

СПОРТ

болистов Управления со счётом 4:0, команда Тоннель-2001, возглавляемая Сергеем Маракулиным, впервые стала чемпионом Метростроя.

Первый успех команды СМУ-5

В предпоследнем матче 12-го тура и всего чемпионата футболистам СМУ-5 противостояла команда СМУ-15, имевшая в своем активе лишь одно очко. У их соперников, позже всех включившихся в чемпионат, и того не было. Тем сильнее им хотелось убрать досадный «ноль» со своей строки в турнирной таблице, чтобы уйти с последнего места. И форварду команды СМУ-5 Валерию Моргуну удалось в середине первого тайма четко завершить трехходовку у чужих ворот — 1:0.

После перерыва игра шла в основном в средней части поля. Все попытки нападающих команды СМУ-5 добиться большего прерывали надёжно оборонявшиеся братья Николай и Илья Мордановы. Лишь однажды они замахались, и этим моментом воспользовался тот же Моргун, установивший окончательный счёт — 2:0 в пользу СМУ-5.

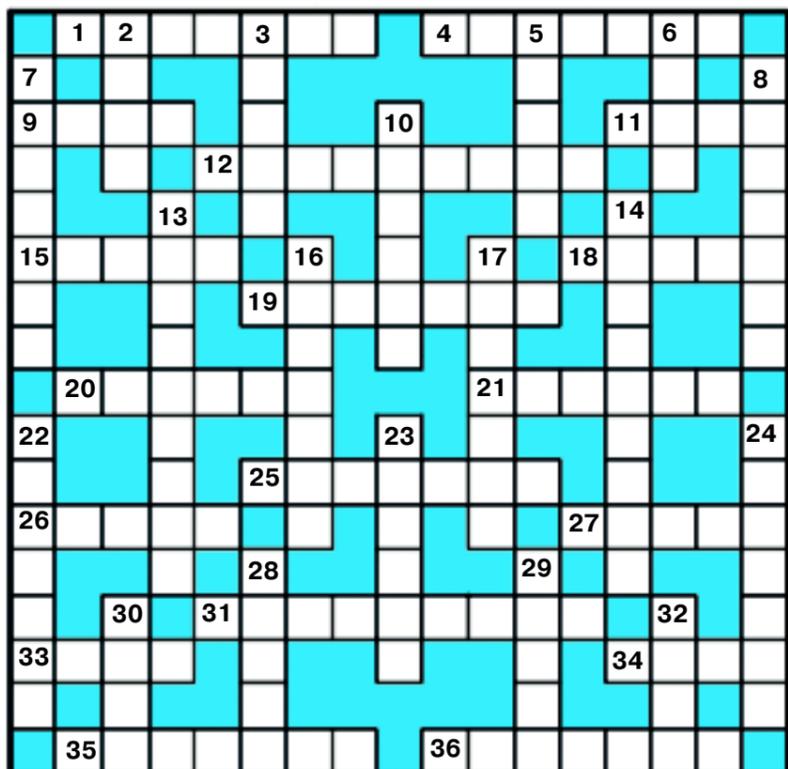
Не взирая на усталость

Отдохнув всего лишь несколько минут, футболисты СМУ-5 снова вышли на поле — так уж сложился график игр. Чемпионат завершался их встречей с командой СМУ-13, у которой в активе было на одно очко больше, благодаря давней ничьей с футболистами СМУ-15. Но подопечные Валерия Майорова только что победили этих же соперников. И, как выяснилось, команда СМУ-5 готова была развить успех.

В первом тайме ее форвард Георгий Лордкипанидзе хлестким ударом открыл счёт — 1:0. Сразу после перерыва удачно завершил розыгрыш штрафного его коллега по линии нападения Юрий Сироткин. А третий гол в этом матче и последний во всём летнем чемпионате забил Алексей Плагоев. Одержав вторую подряд победу, команда СМУ-5 с шестью трудовыми очками заняла 8-е место при десяти участниках. Чтобы сравняться с ближайшими конкурентами — коммунальщиками, им не хватало еще одного удачного матча. У команды КСУМа — седьмое место, но разрыв в пять очков с футболистами СМУ-3, оказавшимися в итоге шестыми.

А первая половина итоговой таблицы выглядит так: команда Тоннель-2001 — чемпион (22 очка), дальше идут — Метротоннельгеодезия (21 очко), СМУ-4 (20 очков), Управление и ТО-6 (по 16 очков).

Николай АКИМОВ,
председатель спортклуба Метростроя.



Ответы на кроссворд, напечатанный 29 июня

По горизонтали: 2. Крапива. 6. Рокфор. 7. Тефлон. 8. Псковская. 11. Каток. 12. Паром. 14. Баритон. 17. Прабаба. 18. Киноварь. 20. Стеллаж. 21. Ненка. 23. Кашпо. 27. Астрахань. 28. Янчыар. 29. Индекс. 30. Артерия.

По вертикали: 1. Кобура. 2. Кросс. 3. Правовик. 4. Атлас. 5. Долото. 9. Коробочка. 10. «Каховская». 11. Криптон. 13. «Марьино». 15. Аскет. 16. Олива. 19. Плавание. 22. Ехидна. 24. Пасека. 25. Истра. 26. Индия.

Кроссворд

По горизонтали: 1. Часть удочки, к которой привязывают леску. 4. Пересадочная железнодорожная станция в Тульской области. 9. Известковое минеральное вещество, применяемое в медицине. 11. Воспитательное учреждение для маленьких детей. 12. Станция метро, которая несколько лет размещалась в нефтяном электродепо. 15. Огородное растение, созревающее еще весной. 18. Ответвление от главного русла реки. 19. Основная характеристика конденсатора. 20. Твёрдая горная порода, широко используемая в метростроении. 21. Сплав меди с оловом. 25. Крайняя доска при продольной распилке бревна. 26. Косвенный налог на товар широкого потребления. 27. Масса из глины с примесью гипса, применяемая для изготовления керамических изделий. 31. Ткань с косыми рубчиками. 33. Река в Сибири. 34. Знак препинания. 35. Областной центр на Волге. 36. Направление, которое перпендикулярно курсу судна.

По вертикали: 2. Здание для стоянки и ремонта вагонов. 3. То, что составляет высшую цель деятельности, стремлений. 5. Тоннелепроходческий комплекс производства канадской фирмы. 6. Крупная длинноногая птица, якобы имеющая отношение к демографии. 7. Химический элемент, важнейшая составная часть всех органических веществ. 8. Ударный музыкальный инструмент. 10. Автор популярного словаря русского языка. 13. Участок на путях сообщения. 14. Станция, которую СМУ-8 строило под руководством Ю.П. Рахманинова и А.С. Ключникова. 16. Старинный подмосковный город. 17. Правильно сложенный ряд чего-нибудь. 22. Награда за хорошую учёбу, за успехи в труде или общественной деятельности. 23. Потеря, ущерб. 24. Он почти 40 лет руководил метростроевским СМУ-4. 28. Предельная норма. 29. Измельчённая горная порода, часто встречающаяся в подмосковных недрах. 30. Большой струнный инструмент. 32. Большой остров в Средиземном море.

Составил М. ПЕТРУНИН.

ИЛЬИН

Владимир Николаевич

С глубоким прискорбием коллектив СМУ-4 Метростроя извещает о скоропостижной смерти на 38-м году жизни электромонтажника, ветерана афганской войны Владимира Николаевича Ильина.

Владимир Николаевич начал трудиться в 1986 году электрослесарем-монтажником подземного горного оборудования после окончания СПТУ № 123 г. Москвы. Затем проходил военную службу в Афганистане, принимал участие в боевых действиях. После демобилизации вновь вернулся в коллектив монтажников, на участок № 2. Работал на многочисленных объектах строящегося метрополитена.

Владимир Николаевич был трудолюбивым, грамотным специалистом. Немногословным, несколько застенчивым человеком, но вместе с тем умел так заразительно смеяться. Пройдя все тяготы и невзгоды армейской службы, он по-особому воспринимал и ценил жизнь. С ним дружили, его уважали в коллективе.

Не выдержало сердце... У Владимира Николаевича остались родители, жена и сын. Коллектив СМУ-4 выражает родным и близким искреннее соболезнование. Мы разделяем с ними эту тяжелую утрату.

Память о Владимире Николаевиче Ильине надолго сохранится в наших сердцах.

Коллектив монтажников СМУ-4.

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 28.08.2007 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2350
Заказ № 572