

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ОТ ПИЛОНОВ ДО НАКЛОНОВ

К 10 сентября из тридцати пилонов станции «Сретенский бульвар» только четыре были облицованы мрамором. Но в скором времени субподрядчики СМУ-5 из ООО «Стальконструкция», обеспечивающие сборку каркасов, на которые крепится облицовочный камень, должны сдать в работу участок Александра Шишкина из УСР еще 14 пилонов.

Строители СМУ-5 продолжают заниматься пересадочными узлами. Помогать им с этой недели начинают бригады СМУ-10, освободившиеся с «Трубной». Они будут сооружать внутренние конструкции пересадки на станцию «Чистые пруды», а также перегородки и перекрытия машинного зала для эскалаторов, которые на другом наклоне соединят пусковую станцию с «Тургеневской».

ПРОХОДКА СТАЦИОННЫХ ТОННЕЛЕЙ «ДОСТОЕВСКОЙ»

На 942-й шахте участок Евгения Корчагина из СМУ-6 с помощью блокоукладчика ведёт проходку левого станционного тоннеля. К 10 сентября было смонтировано три кольца при плане на месяц 7 колец.

За первый месяц осени на 5 колец должен продвигаться в правом тоннеле участок Ивана Ретюнского из ТО-6. Блокоукладчик там был принят комиссией только в начале текущей недели.

ИТОГИ СТУДЕНЧЕСКОЙ ПРАКТИКИ

Студенты вузов, а их 147 человек, осваивавших еще вчера метростроевское производство, вновь в учебных аудиториях. Летняя практика завершилась.

Из числа обучающихся в МИИТе, МАДИ, Московском государственном открытом университете на факультете «Мосты и транспортные тоннели» производственную и преддипломную практику прошли 27 человек. Маркшейдерское дело осваивали 56 студентов из МГУ и Московского государственного геологоразведочного университета. Из МИИГАиКА, с факультета «Прикладная геодезия», на производстве трудился 21 человек. «Горные машины и комплексы», «Горные механики», «Технология металлов», «Путь и путевое хозяйство» — и это не полный перечень факультетов, студенты которых были приняты в коллективы СМУ-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, Спецметрострой...

В этом году наряду с москвичами на Метрострое проходили практику студенты Тульского государственного университета.

«МЕТРОСТРОЕВЕЦ» НА 2008 ГОД

Началась 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.

Чудо глубокого заложения

Пуск станции «Трубная», состоявшийся в предпраздничный день 30 августа, стал первым праздничным событием, приуроченным к Дню города, к 860-летию Москвы. Именно так восприняло его абсолютное большинство москвичей и гостей столицы, побывавших на станции в первые часы и дни ее работы, а потом отразивших свои впечатления в Книге отзывов и пожеланий. Причем, нередко возникала очередь перед столом с той самой книгой.

В двух ее частях заполнено более 170 страниц. Своим мнением о новой станции поделились не менее пятисот человек. И чаще всего в отзывах встречаются слова «красивая», «красиво», «красота».

И это всё о ней

Первые пассажиры «Трубной» собрали немало синонимов или дополнений к этим словам:

«Красиво, светло, легко, воздушно. Илья Карпов».

«Круто, круто, круто, а главное — красиво!»

«Прекрасная станция. Вызывает восхищение. Терехов».

«Красивая и гламурная».

«Светло, красиво, чудно и дивно пахнет свежестью. И.С. Шорохова».

«Понравилось скромное оформление и цветовое решение. Станция получилась очень светлой, яркой, живой. Молодцы! Соколов Григорий».

Неплохой словарный запас продемонстрировал ученик начальной школы (судя по почерку) Никита Кочетков. В его глазах «Трубная» — очень цветная, теплая, добрая, нарядная и удобная.

У многих, более старших «соавторов» Книги отзывов, получились лишь разовые выписки положительных эмоций: гармоничная, неординарная, позитивная, симпатичная, радужная, модная, шикарная, комфортабельная, необычная, превосходная, оригинальная, лаконичная...

Нашлось, конечно, и несколько скупых, сдержанных оценок.

«В общем, всёёёёёёёё...»

«Достаточно интересная с точки зрения архитектурного подхода. Потомственный метрополитеновец Азрба Сергей».

«Наконец-то, не серая. С любовью, Катя».

На открытии станции «Трубная» мэр Москвы Ю.М. Лужков говорит о том, что город располагает квалифицированными кадрами метростроителей.



Фото А. ПОПОВА

Пассажиры присматриваются к новой станции.

Еще один соавтор большой Книги отзывов.

свой стиль, и нашла для него свое определение — строго элегантный.

Стоит отметить, что кругозор наших добровольных экспертов не ограничивается московским метрополитеном. Один из пассажиров сделал попытку сопоставить новую московскую станцию с некоторыми питерскими, в частности, с «Достоевской». Человек, назвавший себя «метроманьяком со стажем», сообщил, что видел многие метрополитены России, включая проект челябинской подземки, и уверен — «Трубная» получилась одной из самых удачных.

К слову сказать, в Книге отзывов отметились несколько представителей и ближнего зарубежья (Украина, Таджикистан, Киргизия), и дальнего. Журналист из африканской страны Мали по имени Иосиф, который наверняка по Европе немало поездил, оставил запись на французском языке. И в ней удалось разобрать одно весьма лестное слово — шедевр, а также пожелание хороших подземных рейсов.

Когда москвич, родившийся и выросший на Трубной площади, утверждает, что долгожданная станция, безусловно, лучше, чем «Парк Победы», это еще можно списать на местный патриотизм. Так и живущая неподалеку от него научный сотрудник Елена Матвеевна отнюдь не впадает в научный анализ, а просто восклицает:

«Боже мой, на «Трубе» — метро! Гиляровского бы сюда...».

Но ведь есть несколько десятков отзывов, авторы которых пытаются разобраться в собственных впечатлениях.

Житель Королева, подмосковного наукограда, А.А. Корсунов сделал вывод, что «Трубная» сооружена и оформлена в лучших традициях Мосметростроя, и продолжил:

«Слава богу, что эти традиции не были утрачены в смутное время. Так держать, чтобы в области метро мы были по-прежнему впереди планеты всей!»

Этот аргумент присутствует и в некоторых других записях. Еще один



повод для положительных эмоций связан с тематикой архитектурного облика «Трубной». О ней пишут поразительно. Кто-то обобщенно и лаконично: мол, рады соприкоснуться с историей. А некоторые пассажиры приходили в восторг от одной конкретной мозаики, увидев на ней изображение своей малой родины.

«Приятно, что наконец-то вновь обращают внимание на красоту, и вдвойне приятно, что она посвящена российской истории. Сафонова Мария».

«Рад был увидеть витражи родного Владимира и Боголюбова».

«Очень удачное сочетание современных технологий, архитектуры XXI века и русских средневековых мотивов».

К сожалению, не удалось разобрать подпись, поставленную под столь мудрой формулировкой. Ведь этот пассажир наиболее, пожалуй, грамотный назвал то, что иные именovali теой Золотого кольца России. Судите сами — Псков находится вне Кольца. И на «Трубной» представлены не только города, так как Палех, Киж и Коломенское никак под такое определение не попадают. А средневековые мотивы или русская старина — в самый раз. К месту вспомнилось на одной странице и пушкинское — «Здесь Русью пахнет!»

Впрочем, не обошлось без инакомыслящих. Одному из них почудились «грузинские мотивы», а второму, похоже, не хватило византизма — почему, мол, на изображениях храмов не разглядеть крестов. Отзыв этого «второго» очень груб и явно выпадает из общего тона. А вообще-то, критические замечания нет-нет, да и встречаются...

Одно маленькое «но»

Записи, в которых высказываются те или иные претензии, начинаются, Окончание на стр. 3

На войне ее звали Марейка

У Анны Архиповны Величко удивительный смех. Звонкий, словно звенит колокольчик. А лицо — доброе, улыбочное, жизнерадостное. Рядом с ней любому светло и тепло. Вот такой чудесный человек!

Многие годы Анна Архиповна трудилась в дорпрофсоже Метростроя, возглавляла социально-бытовой отдел. Уже давно она на пенсии. Но всегда за праздничным столом в ее юбилейный день рождения — бывшие коллеги по работе и те, кто трудится в профсоюзе сегодня. Так было и на сей раз — в конце августа.



О чем говорили за столом, какие произносили тосты? Разные. Но, говоря о настоящем, вспоминая рабочие будни, неизменно ее гости возвращались к военной теме. Аня Мареева ушла на фронт девчонкой.

Когда на Москву участились налеты вражеской авиации, Анна в составе пожарной команды авиационного завода № 161, где она работала учеником фрезеровщика, тушила на крышах домов зажигательные бомбы. Постоянно бегала в институт Склифасовского и сдавала для раненых кровь. Но все ей казалось, что вклад очень мал.

Когда в октябре сорок первого завод эвакуировали в Уфу, она осталась в Москве и стала осваивать радиодело. А вскоре сама добровольно вызвалась ехать на фронт, попала в 282-ю истребительную авиадивизию, где была радистом.

Ее боевой путь начался под Сталинградом. Главная задача — давать четкие и точные прогнозы погоды летчикам-истребителям, которые сбивали немецкие самолеты на подходе к городу. Она успешно справлялась со своей работой. А если случалось, что из-за сильных бомбежек принять сводку невозможно, бежала в соседний батальон — ночью, через лес или поле.

Она выходила с товарищами из окружения под городом Барвенково, была на Курской дуге, чуть было не погибла от рук бандеровцев. И все-таки судьба ее — счастливая. Победу Аня Мареева встретила в Берлине. Победная весна повенчала ее на всю жизнь с Семеном Никитовичем Величко. Теперь у нее взрослые дочери, внуки. И все они рядом. И всем она дарит свою бесконечную любовь. И всем с ней светло и тепло.

Здоровья вам, Анна Архиповна, счастья, радости!

И десантник, и директор завода

На 75-летнем юбилее Сергея Кузьмича Илюхина председатель профкома Черкизовского завода ЖБК Нина Георгиевна Моденова говорила о юбиляре: «Труженик, каких почитать. Сам работал, не жалея сил, и другим покоя не давал. Он жил заводом. Он бесконечно любил и любит его, и эту крепкую связь никогда и ничем не разорвать». И вот Сергей Кузьмич подошел к новому юбилею — 2 сентября ему исполнилось 80. И завод по-прежнему не забыл об



этой дате. И Метрострой не забыл. Сергея Кузьмича знал весь коллектив — без преувеличения. И не только московские метростроевцы. Продукция Черкизовского завода шла во многие города страны. Это было уникальное предприятие, которое возглавлял уникальный директор. При нем завод значительно расширился: были построены новые цеха гальванический и трехпролетный железобетонный, закуплены современные станки...

Интересно, сохранился ли на заводе фрезерный станок, на котором

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

боевой десантник с полуострова Рыбачий

осваивал обработку фасонных деталей? Наверное, его уже нет. Но именно этот станок положил начало новой жизни для бывшего воина, добровольца, получившего на фронте тяжелейшее ранение. И еще сыграла роль встреча с Героем Советского Союза Иваном Федоровичем Сапелкиным, начальником отдела кадров 8-го мраморного завода, который протянул Илюхину руку помощи.

Техническая школа, техникум, институт — Сергей Кузьмич учился и совершенствовался в профессиональном плане. Мастер, начальник тюбингового цеха, главный инженер, и, наконец, директор завода. У него немало правительственных наград. Но главная награда — это благодарность заводчан за его чуткое и отзывчивое к ним отношение, понимание и поддержку. Он всегда готов был прийти на выручку — как когда-то на фронте. И сегодня, в свои восемьдесят, Сергей Кузьмич не теряет интереса к людям. И бережно хранит в своем сердце память о тех, кого уже рядом нет.

Живите долго и главное — будьте здоровы, Сергей Кузьмич!

Нина СОЛОВЬЕВА.

Тише! Идет запись

Несколько эпизодов передачи на ТВЦ, которая будет показана в конце сентября — начале октября по третьему каналу. Смотрите программу телевидения!

По секундам время
В ожиданьи тянется.
Вот и первый голубой вагон,
Не спеша, въезжает.
И девчонкам нравится
Машинист в кабине за рулем.
Стучат колеса,
Гудят моторы,
И путь тоннеля, словно черная тропа.
Лишь светофоры, как в небе звезды
Горят в ночи и не погаснут никогда.

Эту незатейливую песенку, написанную группой музыкантов депо «Краснопресненское» Московского метрополитена, зал Дворца культуры АЗЛК, где шла запись телевизионной программы «От всей души», по просьбе организаторов встречи исполнял хором. Никому неизвестные слова были выведены на экраны. Настоящего хора, конечно, не получилось. Но, тем не менее, начало было положено. В этот раз гостями телевизионщиков стали метростроители и метростроевцы.

«От всей души»... Кто из людей старшего поколения не помнит эту передачу и ее ведущую Валентину Леонтьеву? Третий канал, вероятно, снова решил вернуть на экран давно забытое. И, как когда-то Валентина Михайловна находила потерявших друг друга боевых друзей или героев ударных строев, так и сейчас, по той же схеме, установили соединяли знакомых, а то и совершенно незнакомых людей.

Ведущие передачи — отец и дочь: Павел и Настя Чухрай.

Я родился в метро

—Настя. Это автомат для размена монет. Я таких уже сто лет не видел. Знаешь, как он работает? Бросаешь 20 копеек, вылетают четыре пятака, по которым потом проходишь в метро, — рассказывает дочери отец.

—Ну, конечно, пап, я помню. Помню, как радовалась, когда доставался такой маленький блестящий пятак. Таких больше нет, а метро есть...

Кстати, похожий пятак с буквой «М» и названием передачи «От всей души» потом вручался героям передачи, как своеобразная медаль.

—Меня всегда поражала станция метро «Площадь Революции». Солдаты, матросы... Так хотелось по-

держаться за наган бронзового матроса. Я помню, как был отполирован этот наган руками таких же мальчишек, как и я, — вспоминал свое детство ведущий.

Да и все, сидящие в зале, я думаю, с ностальгией вернулись в прошлое — каждый в свое. Я, например, сразу представила «Новослободскую» с ее прекрасными витражами, любимую станцию моего детства. Да и сейчас не менее любимую. А Михаил Михайлович Кузьмин подумал, возможно, в этот момент, о «Белорусской», на которой родился 28 апреля 1943 года. Тем более что Настя Чухрай как раз завела разговор о метро военной поры, когда оно стало бомбоубежищем. Здесь укрывались тысячи москвичей от налетов вражеской авиации, и здесь на свет появлялись дети — более 150 малышей (на самом деле 213). Но в сорок третьем, в год рождения Михаила Кузьмина, метро уже не было бомбоубежищем. И отец будущего малыша, который торопился на оборонный завод на смену, просто вез свою жену к теще на «Сокол». И не довез. Сюжет явно притянут «за уши». Но была оговорка — «очень трудно найти людей, родившихся в метро».

Скульптура «Матрос» — фрагмент художественного оформления станции «Площадь Революции».



«Курская».

Зато другой герой, главный ревизор безопасности движения, за плечами которого 66 метрополитеновских лет, действительно был свидетелем рождения малыша на станции «Курская». И это было как раз в сорок первом, потому что потом Николай Сергеевич Тимашов уже воевал. Он бы с удовольствием встретился с новорожденным и обнял бы его... Но обнять он мог только Михаила Михайловича. Других людей, рожденных в метро в годы войны, скорее всего, в зале больше не было.

А вот следующий сюжет, действительно, потрясающий. И все герои — на сцене. И встреча, почти как в передаче у Леонтьевой. Душевная и теплая.

16 сентября 1993 года на станции «Пушкинская» родился мальчик, которому в тот же день его мама Елена дала имя Сергей. А все очень просто. Ее главными спасителями стали милиционеры — три Сергея и Борис Сергеин. Один из них, вспоминая этот случай, так и сказал со сцены: «Рожать начали вместе». Все происходило в милицейской комнате. Когда до пассажиров, проходивших мимо, долетали из-за закрытой двери крики, они тоже кричали, возмущались и требовали прекратить издевательства. Но милиционерам прояснить ситуацию было некогда. Один из них звонил диспетчеру, чтобы по станциям прошла информация, клич о помощи, другой побежал за водой, третьему пришлось искать водку (помогли пассажиры), необходимую в этом случае доктору для дезинфекции рук. Кстати, акушер-гинеколог Любовь Семеновна Булкина, тоже поднялась на сцену. Ее нашли, и она обняла Сережу, которому 14 лет назад помогла появиться на свет.

Работники Метрополитена вручили мальчику билет на метро, ко-



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

Вход на станцию метро «Красные ворота».

торый будет действовать ровно пять лет, и пригласили его на следующее лето на отдых в их оздоровительный лагерь.

Мы сурового времени дети...

Наконец-то, прозвучали позывные, которые не могут оставить равнодушным ни одного метростроевца. Наконец, пришел и наш черед, и на сцене ДК АЗЛК появилась первостроительница метро, летчица, Герой Советского Союза Анна Александровна Тимофеева-Егорова и вместе с ней исполнительница одной из главных ролей художественного фильма «Добровольцы» Людмила Ивановна Крылова. Кстати, на вопрос ведущего о том, с каким чувством играла она героиню, к поколению которой относятся и ее родители, актриса без особых

эмоций ответила, что у актеров — разные роли. Самое запомнившееся — клеть, в которой опускали съемочную группу в шахту. И страх. И желание поскорее выбраться наверх. А вот первопроходцы не испытывали страха. Уникальные люди. Особенности!

Чтобы работать арматурщицей в шахте, Аня Егорова приписала себе два года. «Красные ворота» и «Ди-

Чудо глубокого заложения

Окончание, начало на стр. 1



Фото А. ПОПОВА

Московский метрострой и метрополитен - рядом

как правило, с общей положительной оценки новой станции.

«Станция очень удобная, смущают лишь очень узкие проходы на переходе с «Цветного бульвара». Надеюсь, это неудобство вызвано лишь производственной необходимостью. Д. Завольский, литератор».

«Красиво, но очень душно».

«Одна из наиболее красивых станций. Несколько странным выглядит зелёный цвет храмов. И разбитое на два слова «Бого — любовью». Но это дело вкуса. Денис Виленский».

«Неординарно, хорошо, а вот маляров верните — на переходе к эскалатору видны трещины на потолке».

«Станция, в принципе, неплохая, хотя витражи изнутри освещены недостаточно. Артём Федоров».

Благожелательной и конструктивной позицией запомнилась реплика москвички Татьяны:

«Сыровато пока, но, ничего, мы — благодарные пассажиры — высушим станцию своим дыханием».

Относительно некоторых нюансов оформления и конструкции в целом высказывались спорящие между собой мнения.

«Станция неплохая, но совершенно не продуман свод — он сильно контрастирует с остальным. Раймонд».

Человека с редким именем деликатно поддерживает коренной москвич, не оставивший даже росписи:

«Здесь есть ощущение долгожданного праздника, хотя потолок скучноват».

Но как бы в ответ обоим высказывается остроумная версия: потолок задуман таким, чтобы хоть верхняя половина станции соответствовала названию. А в другом отзыве — еще более резонное объяснение:

«Потолок не должен отвлекать внимание от мозаик».

Пассажир М. Орлов посчитал, что цветовая гамма выдержана в депрессивном тоне. Противоположное мнение у М. Викторовой:

«Хотя «Трубная» оформлена тёмным

камнем, она удивительно нежно-воздушная».

Ещё одна запись поддержала её же точку зрения:

«Великоленное мраморное творение!»

А Сергей Климов даже стихами заговорил:

«Простор под белым светлым сводом,
Зеркальный пол и мощь колонн».

Кстати, зеркальный пол — не такая уж безоговорочная радость. Как минимум, в трех местах книги отзывов встречаются претензии к такому решению — надо все-таки думать об инвалидах и женщинах на высоких каблуках. И даже по такому случаю нашелся контрдовод:

«Забавно — скользить по полу не получается».

Правда, погода в то время стояла солнечная...

По-своему прав, конечно, пассажир, мечтающий об идеальном транспорте:

«Осталось только поменять поезда — очень шумно».

Однако, один из фанатов метро, более знакомый с техническими проблемами, отметил, что как раз к платформе «Трубной» метропоезда подходят с меньшим, чем обычно, шумом.

Надо, наконец, прокомментировать претензию, высказанную одной из самых первых пассажирок:

«Жаль, что телефон на этой линии не ловит...»

Позже об этом же написал второй человек и пояснил, почему это его расстроило — ему не терпелось поделиться радостью с кем-то из друзей.

Красивая, а главное — нужная

За десять с лишним лет мне не однажды доводилось знакомиться с содержанием подобных Книг отзывов. И не припомню случая, чтобы в них было столько прямых указаний на то, что тот или иной пассажир получил от ввода в строй данной станции. Действи-

Начало Цветного бульвара возвращено городу с хорошим добавлением.

тельно, пуск «Трубной» оказался очень полезным делом.

«Хорошо, что Люблинская линия получила прямое сообщение с центром. Могу ездить на север Москвы с одной пересадкой. Кстати, станция просто красавица. Анна».

«Наконец-то по-настоящему разгрузится наша многострадальная Таганско-Краснопресненская линия. В.В. Горелов».

«Открыта станция, реально облегчающая повседневную жизнь москвичей. Если смотреть правде в глаза, то надо признать, что на станциях «Парк Победы», «Международная», «Деловой центр» в ближайшее время большого пассажиропотока не будет. В отличие от «Трубной». Иван».

В подтверждение слов Ивана можно было бы привести несколько десятков отзывов. Но ограничусь лишь наиболее яркими примерами.

«Очень удобно добираться до работы. Экономия времени — сейчас большая ценность. Жительница Марьино Мустамова».

«Я курьер. Пуск «Трубной» облегчит мой нелегкий труд. Ольга Царькова».

«Я работаю у «Савеловской». Время поездки сократится, как минимум, на 20 минут».

«Стало удобнее ездить на работу. От коллектива Министерства регионального развития».

«Ждал станцию 7 лет. Теперь будет на 3 часа в неделю больше свободного времени!»

Так же благодарно откликнулись на пуск «Трубной» и те, кто пользуется услугами метро не в рабочие, а в свободные дни. Сокращение дороги к родным и близким — тоже большая радость.

«Мне теперь легче ездить к бабушке от «Печатников» в Отрадное. Илья Еверяфов».

«Стало гораздо быстрее добираться от «Петровско-Разумовской» до «Римской». А, значит, двое влюбленных смогут провести вместе еще больше времени».

«Теперь смогу ездить к маме лишь с одной пересадкой. Мария».

Открывшаяся для жителей Люблино возможность прямой транспортной связи с центром — тоже приятная новость.

«Классный подарок! Теперь в цирк мы будем ездить без пересадок. Вова Волков, 8 лет».

Судя по некоторым отзывам, и сама

по себе «Трубная» может стать своеобразным центром культурного отдыха.

«Эта прекрасная станция, оформленная в историческом стиле, поможет детям запомнить старинные наши города».

У некоторых пассажиров, благодаря новой станции, появились конкретные культурно-просветительские намерения.

«Спасибо! Сразу захотелось поехать по Золотому кольцу. Зулфия Якулова».

«Открытие «Трубной» дало мне старт к более подробному изучению нашего метро. Наталья Шейхон».

И даже безымянный пассажир, не отреагировавший на эстетические достоинства «Трубной», счёл нужным в своем отзыве коснуться и этого аспекта.

«Станция ничем особым не примечательна. Но! Это здорово, что отдаленные уголки Москвы становятся всё ближе. Спасибо всем её создателям — строителям, художникам».



Так осваиваются новые подземные маршруты.

«Спасибо всем, кто сделал это чудо»

Такую запись оставила в книге отзывов ветеран Великой Отечественной войны А.И. Доронина.

Как обычно, первым адресатом пассажирских благодарностей становится руководство Москвы.

«Большое спасибо администрации столицы во главе с Юрием Лужковым за хороший подарок к Дню города. Дьяченко Владимир».

Дальше, как правило, вспоминают Московский метрополитен.

«Всё прекрасно. Спасибо Лужкову и Гавву. Салют, салют!»

«Выражаю большую благодарность всем работникам Московского метрополитена за то, что они делают для нас, пассажиров! Студент ИМТП Ивченко Р.А.»

И, конечно же, неоднократно обращения непосредственно к строителям.

«Спасибо метростроителям за продолжение традиции — делать станции метро приятными для взгляда. Творческих успехов вам, люди!»

«Меня всегда радуют такие события в жизни города. Мне 82 года, но я специально приехала из Измайлова, чтобы посмотреть. И мне станция очень понравилась. Желаю метростроителям дальнейших успехов. Навошина Мария Васильевна».

Г.А. Кохно из Люблино в знак благодарности обещала устроить благотворительный концерт коллектива «Возрождение сердец».

«От пассажиров Люблинской линии — благодарность метростроителям за открытие такой красивой станции на такой большой глубине. Колбасин А.В.»

Уточнение, касающееся глубокого заложения, особенно приятно видеть — человек писал с пониманием специфических сложностей подземного труда. Даже простое упоминание основного метростроевского процесса тоже радует — в современных СМИ о нем почти не говорится.

«Следил за строительством еще с этапа проходки. Спасибо за ваш труд. Всё получилось отлично».

Попали в книгу отзывов и несколько метростроевских подразделений. «От «Трубной» впечатление такое, как будто находишься в «машине времени». Спасибо СМУ-8 и СМУ-15. Сергей».

«Большое спасибо пятому участку СМУ-4 за создание эскалаторов».

Фамилия архитектора появилась на первой же странице и в очень лестном контексте:

«Спасибо архитектору Филиппову и его группе за первую за многие годы станцию, достойную звания станции Московского метрополитена!»

Ближе к концу книги появился даже настоящий призыв:

«Слава архитектору!»

А четыре сотрудника Метрогипротранса сочли нужным воздать должное строителям и отделочникам:

«Нам, группе проектировщиков, очень приятно видеть воплощение в камень и чугуны наших проектов».

Сразу ко всем участникам строительства — от проекта до пуска — обращен один из самых лаконичных отзывов:

«Спасибо за эту красоту!»

Но есть и более короткий:

«Спасибо. Хотим еще».

Юрий ПЕТРУНИН.

Открыт еще один вестибюль



3 сентября открыт для пассажиров западный вестибюль станции «Арбатская» Арбатско-Покровской линии. Его реконструкция продолжалась более года, с 18 мая 2006-го.

За это время многое сделано. Полностью реконструирован эскалаторный наклон. На новый фундамент установлены модернизированные эскалаторы типа E55T с балюстрадами из нержавеющей стали и улучшенными

техническими характеристиками.

Новые эскалаторы полностью удовлетворяют всем нормам и требованиям безопасности, имеют значительно лучше дизайн, чем старые, и более низкое энергопотребление. В машинном зале установлены современные пульта управления, кондиционер.

Реконструирован наземный вестибюль станции, при этом его исторический архитектурный облик пол-

ностью сохранен. Единственное изменение коснулось полов вестибюля: здесь плитка заменена гранитом. Светильники, люстры и бра отреставрированы, максимально восстановлены в них утраченные детали. Лампы накаливания заменены современными, энергосберегающими.

В вестибюле установлены современные турникеты, построены новые кассы, оборудованные по последнему слову техники. Рабочих мест для кассиров стало гораздо больше, что позволит быстрее обслуживать пассажиров.

На станции сооружена комната милиции нового типа — с полным обзором пассажирской зоны вестибюля через стекло и системой скрытого видеонаблюдения за пассажирами на станции. Это позволит сотрудникам милиции полностью контролировать ситуацию во всех зонах станции и оперативно реагировать на любую нештатную ситуацию.

Во время реконструкции полностью заменены кабельные, сантехнические и вентиляционные коммуникации, отремонтированы служебные помещения, установлены устройства охранной сигнализации. Смонтирова-



Фото А. ПОПОВА

Обновленный вестибюль «Арбатской».

ны пожарная автоматика, сигнализация и современные системы пожаротушения. В служебных помещениях установлены кондиционеры.

Работы по реконструкции проводились силами трех метростроевских организаций — СМУ-7, СМУ-4 и УСР — совместно со специалистами Метрополитена.

Реконструкция вестибюля станции «Арбатская» — это очередной этап комплексной программы по замене эскалаторов, находящихся в эксплуатации более 50 лет. Уже заменены эскалаторы на станциях «Автозаводская», «Новокузнецкая», «Белорусская»-радиальная, «Динамо», «Театральная», «Чистые пруды», «Красные

ворота», «Курская», «Павелецкая», «Площадь Революции», «Лубянка», «Охотный ряд», «Семеновская» и «Таганская»-кольцевая.

19 мая 2007 года для работ по замене эскалаторов и реконструкции вестибюля закрылась станция «Электрозаводская» Арбатско-Покровской линии. А уже в декабре вновь откроет свои двери для пассажиров обновленный вестибюль «Добрынинской».

Вслед за «Добрынинской» эстафету по замене эскалаторов примет станция «Курская» Кольцевой линии — здесь будет закрыт для пассажиров вход и выход через наземный вестибюль и подземная галерея в сторону Курского вокзала.

Тише! Идет запись

Окончание, начало на стр. 2

намо» — ее станции. А потом была война...

Анна Александровна рассказывала о своем боевом пути, о ПО-2, на котором летала в первые месяцы войны, о своем штурмовике — немцы называли такие «Черной смертью», о последнем бое на Магнушевском плацдарме за Вислой и страшных месяцах, проведенных в концлагере. Но... первоходцы метро не сдаются. И почти через двадцать лет после войны ее подруга Ираида Ивановна Трошкина узнала о том, что похоронка на Аню была ошибочной. И уже ее голос звучал со сцены, ее рассказ о той давней встрече подруг, которых когда-то связывала теплая дружба, общая комната в метростроевском общежитии и занятия в аэроклубе Метростроя. Телевидение подарило Анне Александровне новую встречу с Ираидой Ивановной — они не виделись десять лет.

Метрополитен — место свиданий и встреч

Это еще один сюжет передачи «От всей души». Кстати, один из тех, кто познакомился в метро со своей нынешней супругой, — певец Вилли Иванович Токарев.

У него — международный рейс в Шереметьево. А в городе — пробки. Таксист советует спуститься в метро. И в это же самое время на «Пушкинской» появляется со своей сестрой студентка Джулия. Ни она, ни он и не предполагают, что через несколько минут эта встреча в метро изменит всю их жизнь.

—Трех остановок было достаточно, чтобы я влюбился. Эта женщина сделала меня счастливым, родила мне двоих детей, — с воодушевлением рассказывал Вилли Иванович.

И теперь у Джулии и Вилли традиция: каждый год они приезжают



А. А. Тимофеева-Егорова. 2005 год.

на «Пушкинскую» и дарят букет цветов дежурной по станции.

А сколько супружеских пар работает на Метрополитене! Ведущие перечислили фамилии. В их число, кстати, попала и метростроевская — Ададуриных. Нет, телевизионщики оказались не в теме. Им, что метростроевцы, что метрополитеновцы — все одно! А ведь у Ададуриных и у Дахно, которые тоже сидели в зале, — целые династии! И отсчет идет с первой очереди. Но об этом ни слова. На сцене снова — метрополитеновская пара: машинист Валерий Васильевич Утюгов и



«Пушкинская».

его супруга Галина Ивановна, должность которой — «будильщица». Да, да! Именно она будит на утреннюю смену машинистов, которые с половиной третьего до пяти спят в комнате отдыха. Интересно, конечно. Но не про нас. А так хотелось!

Лучше послушаем песни. Сначала ту самую, с которой начиналась передача, в исполнении четырех музыкантов, работников самого остроумного, по общему мнению, депо «Краснопресненское». У ансамбля нет названия. А потому им и пытался помочь зал. И не только зал, но и певец Валерий Сюткин, который тоже причисляет себя к пассажирам, потому что тоже когда-то пользовался этим замечательным видом транспорта, курсируя от «Площади Ногина» до «Беляево». И так как он пассажир со стажем, он продемонстрировал свою песню — «42 минуты под землей».

Я плохо отношусь к слову «свая»

Еще один сюжет. И он, по-моему, заслуживает особого внимания. Так как на сцену поднялся тот самый

машинист, Андрей Ульянов, кабину которого пробила бетонная «гостыя». Теперь он и слышать не может слова «свая».

...Суббота. Спокойный день. Составы идут полупустые. От станции «Войковская» в сторону «Сокола» отправляется 31-й маршрут. Зеленый свет, состав набирает скорость и вдруг... машинист не верит своим глазам! Впереди что-то уж совсем непонятное. Тут же — экстренное торможение. Тут же — сообщение диспетчеру.

О чем подумала после его странной информации Жанна Широкова?

«Доездили!»

Однако она сразу же дает команду остановить движение поездов. А машинист-инструктор депо «Сокол» Евгений Васильевич Чекулаев бежит по тоннелю на помощь Андрею и пассажирам.

Они никогда друг друга не видели — Андрей и Жанна. По словам диспетчера, она работает исключительно с голосами. На вопросы Павла Чухрая о том, какой представляется Андрею Жанна, ни один из его ответов не совпал с реаль-



Встреча первостроителей «Красных ворот». Слева К.А. Ратнер, Н.П. Ханеева и А.А. Тимофеева-Егорова. 1976 год.

ностью. Он увидел ее впервые... А еще ему устроили встречу с сослуживцем и другом из Североморска, мичманом Андреем Куликовым. Вот это был щедрый подарок!

И метростроевцы, и метрополитеновцы Москвы всегда оказывали помощь своим коллегам из других городов страны и из-за рубежа. Когда на сцене появились несколько разных букв «М» и ведущие предложили провести викторину, было такое предчувствие, что сейчас самое время на сцену вызвать Юрия Анатольевича Кошелева, который тоже был приглашен на запись передачи. Ведь он возглавлял не только Московский метрострой, но и Главтоннельметрострой. Увы! Все викториной и закончилось. Не дали слово и приехавшему на встречу Эзару Владимировичу Сандуковскому. Стало совершенно понятно: передача, конечно же, посвящена Метрополитену. Но а метростроевцы... Вроде бы без них тоже не обойтись, они стояли у истоков метростроения. Неизвестно, конечно, останется ли сюжет о наших первопроходцах в передаче. Ведь запись длилась ровно пять часов. А телевизионное время — чуть больше часа.

Нина СОЛОВЬЕВА.

Привет из Ростова-на-Дону!

Дорогие друзья из редакции газеты «Метростроевец»!

С приветом к вам ваша постоянная читательница из Ростова-на-Дону, с Плехановской, 25.

Моя юность связана с Москвой, где я училась в институте и жила в районе станции метро «Октябрьская». Москва и метро в моих воспоминаниях неразделимы. Как нынче говорят: метро — это брэнд Москвы. А я бы сказала: «Всем брэндам брэнд!» Удобно, красиво, доступно. Только ради того, чтобы пользоваться этим прекрасным видом транспорта, хотелось жить в Москве. Но моя судьба сложилась иначе. Вышла замуж за машиниста Северокавказской железной дороги Николая, и моя родина — Ростов-на-Дону — осталась

со мной навсегда. Конечно, сейчас я ни о чем не жалею. Наш город и красив, и близок сердцу.

Но с Москвой я все-таки породнилась. Моя дочь вышла замуж за метростроевца, живет в столице уже двадцать один год. И это дает мне возможность иногда бывать в Москве, пользоваться метрополитеном и вспоминать юность.

К нам на Дон пришло известие о юбилее «Метростроевца» и, как читатели, мы не могли остаться в стороне.

От всей души поздравляем газету со знаменательной датой! Желаем редакции дальнейших творческих успехов, здоровья и счастья. Уважаемая Фаина Андреевна, спасибо Вам за Ваш коллектив. Вы создаете газету, которую мы читаем «от корки до корки». Из репортажей Юрия Петрунина узнаем все новости о строительстве метро и даже рассказываем о них соседям. Метрострою есть чем гордиться. У него не только славное прошлое, но и настоящее. Желаем успешных пусков и новых заделов, как у нас говорят.

Статьи Нины Соловьевой — это увлекательные рассказы, теплые и душевные. Думаешь: вот бы все журналисты были такими, глядишь, и мир бы стал добрее.

В знак внимания к коллективу редакции посылаю открытки с видами Ростова-на-Дону. Приглашаю вас прогуляться по нашему городу в любое воз-

Валентина Федоровна и Николай Павлович Булкины.



можное для вас время. А еще посылаю фотографию регулярно читающих «Метростроевец» ростовчан. Вот такие мы — около своего домика окнами в сад, как поют братья Радченко.

Пусть газета еще долгие и долгие годы радует нас и тысячи других читателей трудовыми победами Московского метростроя. Ведь как говорит Юрий Михайлович Лужков, Москве нужны еще сто километров подземных трасс. А их быстро не построишь.

Всего наилучшего!

Валентина БУЛКИНА,
Ростов-на-Дону. 22 июля 2007 года.

Донская земля

Если любители путешествий, а среди метростроевцев их немало, окажутся на Донской земле, они непременно должны побывать в Ростове-на-Дону,



В РЕДАКЦИЮ ПРИШЛО ПИСЬМО

который называют «Воротами Кавказа». Этот красивейший город на Юге России стоит на правом берегу Дона, в 46 километрах от Азовского моря, куда и впадает наш батюшка Тихий Дон.

Ростов-на-Дону — научный, культурный и промышленный город. Здесь множество театров, среди которых академический театр драмы, музыкальный, театр кукол... Филармония, академический симфонический оркестр, ансамбль песни и пляски. Три картинные галереи, краеведческий музей, уникальные экспонаты которого выставлены в Японии и Франции. Есть в Ростове-на-Дону и необычный музей паровозов.

История земли Донской уходит вглубь веков, о чем свидетельствуют пергаментные рукописи античных гре-

ков и развалины древних поселений и городищ. Эта благодатная земля была всегда заселена: аланы, половцы, печенеги, славяне, хазары, турки, монголы-татары... Судя по последним исследованиям, Святой апостол Андрей Первозванный посетил низовье Дона в I веке н.э. В современных границах Ростова-на-Дону открыты древние городища — Темерницкое, Ростовское, Кобяково, Кизитинское.

Кто не знает о том, что казаки Дона принимали всех, кто, ища вольной жизни, бежал от угнетения. Здесь, на «Диком поле» гуляла казачья вольница, на этой земле казаки жизнь отдавали «за други своя», за Веру, Царя и Отечество, сберегая южные рубежи земли русской от набегов кочевников Османской империи. Здесь казаки Степан Разин, Кондратий Булавин, Емельян Пугачев начинали народные восстания. А императрица Елизавета Петровна 15 декабря 1749 года подписала Указ об учреждении в устье реки Темерник таможенной заставы. Кстати, устье Темерника и урочище Богатый колодезь приглянулись и царю Петру I во время его походов на Азов против турок. В 1761 году началось возведение крепости, названной именем Святого Дмитрия, митрополита Ростовского.

Можно много рассказывать о прошлом и настоящем Ростова-на-Дону. Но лучше увидеть все своими глазами. Донская земля ждет путешественников и встретит их с большим удовольствием, радушием и гостеприимством.

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 11.09.2007 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2350

Заказ № 644