

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

НАЗНАЧЕНИЯ

Приказами генерального директора ОАО «Московский метрострой» Г.Я. Штерна назначены:

Камышов Сергей Георгиевич — заместителем генерального директора ОАО «Мосметрострой»;

Мельников Олег Николаевич — заместителем главного инженера — начальником производственного отдела ОАО «Мосметрострой».

ОСТАЛОСЬ МЕНЬШЕ ДВУХСОТ МЕТРОВ

На левых перегонах Центрального участка Люблинско-Дмитровской линии действует четыре забоя. По состоянию на 10 апреля проходчикам остается продвинуть их в общей сложности на 199 метров, чтобы сомкнулись все отрезки левого тоннеля. На 938-й шахте СМУ-6 предстоит пройти 32 метра в сторону «Чкаловской», а к «Сретенскому бульвару» — 98. Это самая объемная задача, но здесь обделка монтируется с помощью блокукладчика. На 939-й шахте проходчикам СМУ-1, продвигающимся навстречу СМУ-6, надо еще собрать, используя лебедку, 49 колец. Ближе всех к сбойке подошли бригады СМУ-5 — им в сторону «Трубной» остается преодолеть 20 метров.

ПЕРЕСАДКИ СО «СРЕТЕНСКОГО БУЛЬВАРА»

В СМУ-5 поступила техническая документация на подходные выработки, необходимые для сооружения пересадки со станции «Сретенский бульвар» на «Чистые пруды». Работать на ней наряду с проходчиками СМУ-5 будут субподрядчики из Протвино.

На пересадке со строящейся станции на «Тургеневскую» продолжается разработка породы под машинное помещение для пересадочного эскалатора. Пилот-тоннель диаметром 6 метров пройден на длину около 10 метров. Поставлены первые два прорезных кольца диаметром 9,5 метра.

«НАЧИНКА» БОЛЬШОГО ТОННЕЛЯ

Более чем на половину длины левого Серебряноборского тоннеля протянулись на его нижнем уровне стены метрополитеновского тоннеля. К 10 апреля СМУ-2 довело их до отметки 816 метров, значит, оно миновало сбойку №3. Вплотную к этой сбойке подошли боковые опоры дорожной плиты, бетонированные бригадами ОАО «Тоннель-2001», а сама плита достигла 342-го кольца обделки, что соответствует 684 метрам.

«МЕТРОСТРОИТЕЛЕЦ» — НА ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ

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

Столовая у стройплощадки

Бытовой городок строителей станции «Строгино» разместился буквально в десяти метрах от стройплощадки — на обочине Строгинского бульвара. Начиная с 13 марта, оттуда до котлована доносятся, при соответствующем направлении ветра, ароматы вкусной горячей пищи. В городке разместился и начал работать филиал столовой Строймехсервиса.

Производством в нем заведует повар высшей категории Светлана Петровна Ременюк. С ней трудятся еще двое — второй повар Оксана Ивановна Ракобец и подсобная рабочая Наталья Евгеньевна Суханова. Втроем они кормят до 250 человек.

Строгинская стройплощадка еще с осени была богата различными механизмами. На нее пришло в качестве субподрядчиков Трансинжстрой сразу два участка СМУ-9 (Перевертуна и Рыбина), вооруженных техникой Строймехсервиса. Но они, вместе взятые, не насчитывали такого количества работников.

Ситуация переменялась к концу зимы, когда участок Валерия Владимировича Рыбина, занимающийся разработкой грунта, начал постепенно передавать генподрядчику котлован платформенной части будущей станции для бетонирования в нем лотка. Стало заметно многолюднее. Тогда и встал вопрос об организации на объекте горячего питания.

— Мы его решили за полторы недели, — говорит директор столовой Наталья Ефимовна Кустова. — Вагон нашей передвижной столовой со времени пуска Бутовской линии легкого метро стоял на приколе в Южном Бутове. Его переместили в Строгино, привели в порядок, подключили к коммуникациям, обеспечили посудой на два оборота. Сотрудников подобрали без особого труда. Светлана Ременюк и раньше занималась таким делом — в Бутове и на строи-



Дружный коллектив новой столовой. Слева направо: Оксана Ракобец, Светлана Ременюк, Наталья Суханова.

НА НОВЫХ ЛИНИЯХ МЕТРО

тельстве станции «Аннино». По своей квалификации Светлана повар ресторанный класса, а человек она просто изумительный.

Сама Наталья Ефимовна кормит метростроителей около сорока лет. Начала со столовой № 21 в метрогородке на Ярославском шоссе. И хорошо помнит те годы, когда на наших шахтах была сеть подземных буфетов. Светлана Ременюк принадлежит к следующему поколению, стаж у нее меньше, чем у директора, но тоже внушительный — 16 лет. И все связано со СМУ-9. А отсчет ведется со столовой на проезде Серебрякова.

Теперь у Светланы новый рабочий адрес. И каждое утро она со своей Кустанайской улицы, что рядом с «Красногвардейской», едет на Строгинский бульвар, где метро пока нет

Мы с фотокорреспондентом постучали в дверь новой столовой минут за сорок до ее открытия для посетителей. Все там, конечно, было при деле — у больших кастрюль и сковород, перед горами посуды. Но для съемки время все-таки выкроили, лишь попросив подождать, пока они немного приведут себя в порядок.

Потом Светлана Петровна показала оборудование и вкратце ответила на несколько вопросов.

Временная точка общепита неплохо оснащена. В распоряжении поваров имеется электрическая плита, пекарский шкаф, морозильник (на раздаче), микроволновая печь, овощерезка, холодильник. Все достаточно новое, не старше пяти лет. Продукты завозят с «Красногвардейской» один раз в неделю, а то и чаще. Ежедневно доставляют оттуда выпечку, к которой строинские кулинары добавляют свои блюда. Некоторые продукты доставляются в виде полуфабрикатов из столовой Строймехсервиса, это удобнее. Обеденное меню составляется на два дня. Я попросил показать, что предусмотрено на завтра и вычитал: два вида салата, рассольник и молочный суп, мясо по-капитански и еще какое-то второе блюдо, напитки.

В принципе же, как прикинула Наталья Ефимовна, в поварском «репертуаре» Светланы Ременюк до 15-18 первых блюд, до сотни вторых. Было бы из чего их готовить.

А еще здесь, как выяснилось, помимо обеда, и ужин предлагают. В семь часов вечера можно получить холодную закуску, котлету с гарниром, чай с лимоном. Более того, питание стараются организовать и в выходные дни. Для такой нагрузки троих работников, будь они сверхэнтузиастами, все равно мало. И Наталья Ефимовна сказала, что в Строгино добавят еще одного повара.

К хорошему привыкают быстро. Можно сказать, что рабочая столовая на Строгинском бульваре вполне прижилась. Недостатка в клиен-

тах она не испытывает, хотя уровень посещаемости колеблется. Иногда, как во многих столовых, кое-что из приготовленного остается, иногда чего-то не хватает. Бывает, например, что котлеты заканчиваются, так как механизаторы нередко заказывают по два вторых. Тогда в ход идут блюда быстрого приготовления типа сосисок.

Экскаваторщик Вячеслав Евгеньевич Склярченко, участвующий в сооружении «стен в грунте», охотно откликнулся на вопрос о нововведении на его стройплощадке:

— Столовой пользуюсь постоянно. Это хорошее подспорье для работающего человека. Даже если с домашним обедом не сравнишь, все равно такая столовая очень удобна и нужна. Она же рядом, только дорожку перейти. Затрата времени минимальная, особенно если очередь не набьется.

Того же мнения начальник участка Валерий Владимирович Рыбин:

— У нас появилась нормальная столовая. Народ ее признал, ежедневно пользуется. Без нее было намного хуже. К тому же цены вполне приемлемые. В сто рублей легко укладываемся. К качеству блюд претензий не было. Единственный недостаток, на мой взгляд, теснота. Мы думали ввести график посещения столовой, но у нас это очень сложно, так как требует согласования с транспортниками.

Наталья Ефимовна Кустова, конечно, в курсе этой проблемы. Она сказала, что есть план доставить на Строгинский бульвар еще один вагон, чтобы расширить обеденный зал.

В завершение рассказа о новой столовой приведу еще один отзыв о ней, пусть косвенный, но красноречивый.

У котлована один метростроитель спрашивает другого:

— Ну что, идем в харчевню?

— А как же! — отвечает тот.

Юрий ПЕТРУНИН.



Рабочие пришли пообедать.

На строительстве станции «Строгино».

Заведующая производством Светлана Ременюк у раздаточного окна.



Будто только вчера вернулся со смены

«Сходненская» — самая оригинальная станция на второй очереди Краснопресненского радиуса. Она односводчатая, — писала газета «Метростроевец». — Скорость, с которой сооружался свод станции, превысила скорости, достигнутые ранее в практике отечественного метростроения — 18 п.м. метров в неделю, в то время как в Харькове скорость сооружения свода была 18-24 п.м. в месяц. Большая заслуга в этом и комсомольско-молодежной бригады Частова».

Иван Андреевич Частов, бригадир проходчиков СМУ-3, за строительство станции «Сходненская» был отмечен орденом Трудовой Славы III степени и удостоен чести в день пуска перерезать красную ленточку. А еще раньше, в 1969 году, после сдачи перегонных тоннелей между станциями «Каширская» и «Варшавская» — орденом Ленина. Кстати, когда подали списки на награждение, председатель шахткома Алексей Алексеевич Филатенков уже готов был поздравить Ивана Андреевича с присвоением звания Героя Социалистического Труда: «Вся страна тебя скоро будет знать». Частов смутился: «Зачем же так широко, так громко?» Как человек от природы скромный, не привыкший к излишнему вниманию, а уж тем более к славе, о наградах он думал меньше всего. Но... Героя ему не дали. Что-то не сложилось. В Георгиевском зале Кремля председатель Президиума Верховного Совета СССР Яснов вручил Ивану Андреевичу Частову орден Ленина. Этот день ветеран запомнил на всю жизнь.

— Когда еще школьником я впервые услышал о подземном городе, где курсируют поезда, интерес проснулся необычный. Но даже в мыслях не мог предположить тогда, что стану метростроевцем, — рассказывает Иван Андреевич. — В войну я три года работал в колхозе — ходил за плугом. А в сорок четвертом меня призвали в армию. За семь лет службы поматало по стране: Москва, Ивановская, Тульская, Калужская области, Уссурийск, Владивосток, Сахалин. После службы — путь известный: на родину, где осталась мать. Но жизнь расставила свои акценты. Возвращаясь вместе с другом, Анатолием Бурцевым, домой, в Калининскую область, мы заглянули в Москве к его сестре. Она и уговорила пойти на Метрострой.

Строительством № 100, куда нас направили, командовал Василий Деметьевич Полежаев. Он сразу понял, что кроме себя надеяться

**9-я Парковая.
Механизированный щит
вышел в котлован.**



нам не на кого, посоветовал пойти в проходчики — заработки повыше. Теплой была наша первая встреча, да и другие тоже... Полежаев был душевным, доброжелательным человеком.

Начинал Иван Частов свой метростроевский путь на закрытой стройке, в самом центре Москвы. Пока проходили ствол, он трудился подсобником. В шахту спустился без страха. Полгода, как говорит ветеран, ему хватило на то, чтобы войти в курс дела и чувствовать себя, придя на смену, абсолютно уверенно.

За первыми тоннелями пришла очередь первой станции. На «Фрунзенской» Иван Частов трудился в бригаде Степана Гусева, которая считалась одной из самых сильных в коллективе. Сооружали платформенную часть, один из путей тоннелей, перегон в сторону «Парка культуры».

— Не помню, чтобы были перекуры, — вспоминает прошлое Иван Андреевич. — Сделать больше, перевыполнить план — вот главное. Работали по шесть дней в неделю, каждая смена — 8 часов, и все эти часы, практически, без отдыха. Но, несмотря на усталость, работала на станции с большим интересом — все для меня было новым. Часто на стройку приезжал начальник СМУ Иван Алексеевич Яцков. Требовательный был, даже жесткий, что ка-

Вот такими они были в шестидесятые годы — Иван Частов (третий справа в верхнем ряду) и его товарищи.



**Проходчики СМУ-3:
в центре Иван
Андреевич Частов,
справа — Виталий
Андреевич Колб.**



сается работы. Но вместе с тем демократичный — руку, бывало, пожмет. Поинтересуется делами.

Кстати, Иван Андреевич поработал под руководством трех Героев Социалистического Труда — Полежаева, Яцкова и Федоровой.

После того, как был сооружен кессонный участок от «Ленинских гор» в сторону «Университета», потребовались кессонщики в СМУ-3. Бригаду, в которой трудился Частов, отправили в командировку. Но эта командировка для Ивана Андреевича и его товарищей затянулась на долгие годы, а точнее — на всю оставшуюся трудовую жизнь.

— Работали в районе Донского монастыря на закрытом объекте, — вспоминает ветеран. — Давление 2,2 атмосферы. На смене 3,5 часа. Бригадой руководил Василий Степанович Волков, в бригаде — Дмитрий Неретин, Иван Андросенко, Николай Щекланов... Нам повезло, из кессона вышли относительно здоровыми, если у кого и был «запой», то в легкой форме. Но вот что удивительно: нет-нет да и появлялась в забое Татьяна Викторовна Федорова. Старалась всё своими глазами увидеть.

Жизнь шла своим чередом. Гимнастерку и кирзовые сапоги Иван Андреевич сменил на цивильную одежду. Общежитие недалеко от Зарядья — на отдельную комнату, в которой хозяйничала уже его супруга.

— Я, как и Ваня, калининская, а познакомил нас Метрострой, — рассказывает Екатерина Ефимовна. — Когда приехала в Москву сначала работала домработницей. А потом подруга, метростроевка Ольга Жаворонкова, привела меня в СМУ-1 к Полежаеву. Поработав месяца два на поверхности, пересела на электровоз. А «сосватал» меня на это дело механик Николай Михайлович Мещеряков. Подошел и заявил: «Ну, девка, давай-ка завтра в шахту». Я испугалась — не смогу. «Сможешь!» Видимо, прочитал механик в моем личном деле, что в Калининске с отличием окончила курсы и водила трамвай. В первую смену то в жар, то в холод кидало. А потом освоилась. В шахте и встретила Ивана. По его просьбе перешла к ним в бригаду. Две недели мы встречались, а еще через неделю расписались.



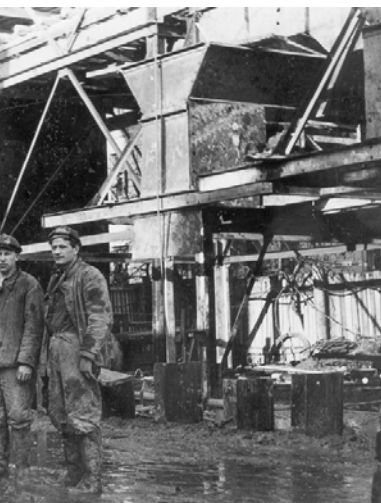
Георгиевский зал Кремля. Торжественный и незабываемый для метростроевцев день. Иван Андреевич Частов четвертый справа во втором верхнем ряду. В этом же ряду Иван Леонидович Шашкин, Нариман Александрович Простов, Владимир Николаевич Низяев. Среди награжденных мы узнаем Ивана Александровича Соловьева, Марину Мухамедовну Мурзагалиеву, Ираиду Ивановну Трошкину, Александру Николаевну Ширяеву, Сергея Сергеевича Шабунина, Эзру Владимировича Сандуковского, Александра Георгиевича Синяревского.

лись. Из своего общежития в Лоси я переехала в его общежитие, а когда родился старший сын, мы получили отдельную комнату в Елецком переулке, правда, с печным отоплением, но зато каждый день был слышен бой курантов.

Когда в семье появились двое мальчишек, Сергей и Андрей, Екатерина Ефимовна с шахтой рассталась. Но о том, каково приходится мужу, помнила всегда, на заботу и внимание не скупилась:

— Другой жене, может, и невдомек, в каких условиях работает ее муж, а я своими глазами видела каково проходчикам: разбивают породу отбойным молотком, а на них с потолка вода ручьями — все мокрые, телогрейки в глине, берут лоток — сапогами воду черпают, выльют и снова на себя натянут. Проходческий труд тяжелый.

Перебирая в памяти стройки, Иван Андреевич как раз вспомнил забой у Яузских ворот, откуда вели проходку одного из перегонов в сторону «Таганской». Вот где пришлось хлебнуть водицы. Причем, в соседнем тоннеле у СМУ-7 благодать — ни капли, а у СМУ-3 — водопад, рабочие еле-еле друг друга различали в тумане. Но, несмотря на «дожди» и карбонную глину, у бригады Частова были самые высокие показатели.



Бригадиром Иван Андреевич стал на «Преображенской», куда пришел после завершения щитовой проходки тоннелей между «Первомайской» и «Щелковской». Назначил его Борис Георгиевич Гуназа — в ту пору главный инженер СМУ-3. Вот что он говорит сегодня о Частове: «Иван Андреевич умел продуманно организовать работу, сплотить коллектив. Некоторые вели себя так, как будто бригадир — это всё. Частов же никогда себя не выпячивал. А результаты — одни из лучших».

— Когда строили «Текстильщики», бригада меня не приняла. Целую неделю шумели, требовали вернуть прежнего бригадира, у которого можно было вольготно жить и баловаться спиртным, — рассказывает Иван Андреевич. — Я молча ждал. Не люблю скандалы и разборки. У меня принцип: не кричать, не унижать, я и матом никогда не ругался — ни при мужчинах, ни тем более при женщинах. Постепенно все утихло, мирилось, обратил всех в свою веру, перевоспитал словом. И опаздывать ребята перестали, и дисциплина наладилась, и показатели.

С бригадой Частова соперничала бригада Ивана Александровича Соловьева. Соловьев, человек по натуре горячий, чуть ли не на кулаках отстаивал сантиметры. А Частов и тут соблюдал корректность. Всегда пытался успокоить товарища: «Не растрачивай себя, Иван, по пустякам, двух жизней не будет». Как говорит сегодня Иван Андреевич, в работе они не уступали друг другу, шли ровно.

На «Сходненской» в бригаде Частова была одна «сырая» молодежь. Своим примером Иван Андреевич приучал ребят к работе, все самое трудное взваливал на свои плечи.

— А они уж потом за мной тянулись, — говорит ветеран. — Сергей Рассказов, Виктор Паршаков — мои воспитанники. Оба потом пошли учиться, а я таких ребят всегда приветствовал, на занятия

Под сводами новых станций

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

—Митинско-Строгинская линия берет свое начало от «Парка Победы» и идет в жилой район Митино, где в метро испытывают большую потребность. Но пока можем говорить лишь о четырех станциях, трех новых — «Славянский бульвар», «Строгино», «Мякининская» и «Кунцевская», которая будет реконструирована. Новые станции объединены архитектурным замыслом — односводчатые, с определенными светоформами на сводах, с любопытно оформленными путевыми стенами, вестибюлями, наземными павильонами.

«Славянский бульвар» проектирует Вадим Волович. Платформенная часть и вестибюльные участки будут выполнены в единой конструкции, этот архитектурный прием позволит усилить зрительное восприятие объекта. Свод у станции классический, кессонированный, покроют его пять рядов кессонов — от вестибюля до вестибюля. Чтобы придать определенный ритм объекту, будет использован прием мелкого членения кессонов, кроме того, пространство станции поделят на четыре части и установят на ней композиции на тему русского модерна. В них войдут скамьи, торшеры, светильники, бра, возможно, группы иных, более насыщенных предметов декоративного искусства. Освещать «Славянский бульвар» будут из специальных галерей, расположенных за карнизами путевых стен. Обращение к русскому модерну в монументально-декоративном оформлении станции «Славянский бульвар» — это желание заказчика в лице начальника Московского метрополитена Дмитрия Владимировича Гаева, которое мы горячо поддерживаем.

Художником пригласили Ивана Лубенникова, он хорошо зарекомендовал себя на втором выходе «Маяковской». Уже началась работа над эскизами, скорее всего, путевые стены будут оформлены растительными орнаментами в стиле модерн.

Станция «Кунцевская» (архитектор Александр Вигдоров) будет принадлежать двум линиям — Филевской и Митинско-Строгинской. Ее капитально реконструируют. Все существующие сооружения станции заменят, а на их месте построят новый пересадочный узел с двумя платформами, которые будут принимать поезда как Филевской, так и Митинско-Строгинской линий. Филевская на «Кунцевской» фактически закончится, дальше последуют поезда в сторону «Молодежной», «Крылатского» и т.д. уже по Митинско-Строгинской линии.

Колонны и перекрытия всего пересадочного узла «Кунцевской» сделают из монолитного железобетона, а путевые стены из пенобетонных блоков. Отделку выдержим в стиле 60-х годов прошлого века, но для оформления используем современный материал — композитные панели, фасадный алюминиевый профиль, натуральный камень. Одним словом, из утилитарной постройки станция превратится в современное сооружение Московского метрополитена.

Потом Строгинско-Митинская линия идет через станции «Молодежная» и «Крылатское» к строящейся односводчатой «Строгино». Ее проект был утвержден еще год назад. Архитекторы Александр Некрасов и Александр Орлов. Станция с огромным распахнутым сводом и световыми кессонами на всю 12-

В художественном совете Москомархитектуры утверждены архитектурные проекты четырех станций метро Митинско-Строгинской линии из шести строящихся. Кроме того, продолжается сооружение станций центрального участка Люблинско-Дмитровской линии «Сретенский бульвар» и «Трубная». Какими будут эти метровокзалы рассказывает главный архитектор Метрогипротранса Н.И. ШУМАКОВ.



метровую ширину платформы. Чтобы света было достаточно, каждый кессон поделен на более мелкие кессоны, оснащенные световыми устройствами. Лаконичность и простота решения «Строгино» и общат необходимый эмоциональный заряд этому объекту.

«Мякининская» (она расположена на территории Мякининской поймы, отсюда — название) тоже любопытна по архитектуре, проектируем ее мы с Натальей Шурыгиной и Дмитрием Ерохиным. Это первая станция Московского метрополитена, которая будет построена на подмосковной земле. Бутовская линия тоже выходила за пределы МКАД, но шла по территории Москвы, а «Мякининская», по согласованию правительств Москвы и Московской области, запроектирована именно на территории области. Логика возникновения станции именно здесь оправдана, так как тысячам москвичей станет гораздо удобнее добираться до Торгового центра «Крокус Сити» на западе столицы. Кроме того, она нужна для офисно-жилого комплекса, который проектируется здесь, и будет строиться одновременно с «Мякининской». Название, к слову сказать, достаточно условно, не исключено, что оно изменится.

Станцию построят за Торговым центром, между МКАД и Москвой-рекой. У нее два вестибюля, и пассажиры смогут выйти на обе стороны улицы, которая еще только проектируется. Удобно подходить и к парковке автомашин у Торгового центра «Крокус Сити».

Оформление «Мякининской» необычно. Путевые стены задумано сделать из красного мрамора, со свода над краями платформы светятся световые элементы цилиндрической формы. Наружная поверхность световых форм будет иметь ярко-красный цвет и непривычное сочетание с цветом стен, надеемся, сообщит станции то своеобразие, которое заложено в нашем проекте. Световые формы предполагается облицевать композитным алюминиевым материалом.

От «Мякининской» пойдут к «Волоколамской» и «Митино».

Могу назвать еще две перспективные станции — «Троице-Лыково» и «Рождествено», но строительство их — дело неблизкого будущего. А до «Строгино» Митинско-Строгинская линия ориентировочно будет пущена в конце 2007 года.

—Николай Иванович, в прессе немало говорилось о музее на станции метро «Сретенский бульвар». Где он, этот музей, увидят ли его когда-нибудь москвичи?

—Предположительно, что одновременно с Митинско-Строгинской линией будут сданы в эксплуатацию две станции центрального участка Люблинско-Дмитровской линии — «Сретенский бульвар» и «Трубная». Сейчас их строительство продолжается.

Музей создадут на «Сретенском бульваре». По инициативе руководства Московского метрополитена на некоторых станциях уже появляются интересные объекты: на «Деловом центре» — фотовыставка известного журналиста Юрия Роста, на «Воробьевых горах» предполагают установить витрины и расположить в них картины и экспонаты музея Московского метрополитена, который существует уже много лет, но мало кто видел эти экспозиции. Вот и на «Сретенском бульваре» мы совместно с руководством Метрополитена намерены открыть музей современной скульптуры, могут там также появиться произведения декоративного искусства — элементы витражей, рельефы, горельефы, изделия из цветного металла.

Мы намерены обратиться к известным российским художникам — Александру Рукавишникову, Александру Бурганову, Георгию Франгуляну, Эрнсту Неизвестному, Михаилу Шемякину. Думаем установить тридцать скульптур. В определенном ритме они будут чередоваться с медными порталами центрального зала.

—Думаете, удастся получить работы Шемякина и Неизвестного?

—Придется, конечно, писать им с поклоном, объясняя, что в Москве не хватает денег даже на метростроение, а работы таких мастеров, известно, стоят не дешево. Но мы надеемся, что соотечественники



«Славянский бульвар»



«Кунцевская»



«Строгино»



«Мякининская»



Станция «Трубная». Её вестибюль находится на оголовке Цветного бульвара, она является пересадочной с Люблинско-Дмитровской линии на станцию «Цветной бульвар». Не случайно и по архитектурным приемам новая станция будет созвучна «Цветному бульвару» — проектирует ее тот же коллектив архитекторов, возглавляемый Владимиром Филипповым. «Трубная» интересна поперечным членением платформенного участка, когда имеет не традиционный для московского метрополитена равномерный ритм пилонов, а как бы разрушенный, разбитый на более крупные зоны. И в этих «разбивках», «глухих» местах будут оформлены композиции на темы старой Москвы, её бульваров.

Окончание на стр. 4

Будто только вчера вернулся со смены

Окончание, начало на стр. 2

отпускал. У меня работали братья-двойняшки Михаил и Сергей Матвеевы, Михаил Пальцев — он потом бригадиром стал, как и Сергей Аристархов. Сережа начинал на «Сходненской» совсем мальчишкой, потом ушел в армию, вернулся и до сих пор трудится в СМУ-3. Недавно на вечере во Дворце культуры Метростроя я встретился с

Виталием Колбом, мы с ним вместе в кессоне шли на Шаболовке. Повидался с Иваном Кузнецовым, который трудился у меня в бригаде на «Бабушкинской», с Анатолием Поляковым — на Замоскворецком радиусе машинистом электровоза у нас работал, а потом профсоюзный комитет СМУ возглавлял. Мне повезло, рядом всегда были люди, готовые помочь, подставить

плечо. А без этого на Метрострое никак нельзя.

—Иван был очень ответственным бригадиром, — говорит Екатерина Ефимовна. — Мы живем на Игральной улице, в метростроевском доме. Вот, бывало, кто-то из соседнего подъезда рассказывает о несчастном случае, я к Ивану: «У тебя то как?» «Все нормально. Мы технику безопасности соблюдаем», — слышу в ответ.

—Не было никаких серьезных происшествий, — подтверждает Иван Андреевич. — А если трудности, то незначительные. Как-то все по-хорошему складывалось.

По-хорошему складывалось и когда от «Колхозной» в сторону «Прспекта Мира» тоннели строили, и когда работал на «Южной», на «Царицыно»... Сколько подземных километров на счету бригадира Частова — не сосчитать. Но каждый свой тоннель Иван Андреевич помнит, будто только вчера вернулся со смены.

Сыновья Ивана Андреевича метростроевцами не стали. Да он и не настаивал. Оба избрали службу в системе МВД. Андрей, например, работал на Петровке, из рук мэра Москвы Юрия Лужкова получил ордер на новую квартиру. Заслужил! У Частовых четверо внуков, готовятся к рождению правнучки, она должна появиться в июне.

—Хотели в июле, чтоб сделать подарок деду к его дню рождения 2 июля, но тут уж не рассчитаешь, — смеется Екатерина Ефимовна. — Так что жизнь идет. И не последнее место в ней занимает Метрострой. Ваня всеми последними новостями интересуется, звонит Сергею Аристархову, а то и в гости едет к нему в Митино.

А по ночам ему по-прежнему снится шахта...

Нина СОЛОВЬЕВА.



«Сретенский бульвар»

Под сводами новых станций

Окончание, начало на стр. 3

дадут нам «скидку», скажем, откажутся от авторских гонораров, возьмут деньги только за отливку скульптур, посмотрим. Во всяком случае, предмет для переговоров есть.

—Помнится, вы боялись вандалов, задумывая этот музей?

—Мы и сейчас боимся, поэтому все скульптуры получим в антивандальном исполнении — бронзовое литье, гранит, мрамор или какой-либо другой достаточно надежный материал, допустим, металл или эмаль, который не позволит отломить пальчик у скульптуры или отбить деталь одежды.

—Скажите, а где-нибудь в мире имеются аналогичные музеи?

—В мире нет, а в Москве близок по идее «музей» на станции «Площадь Революции», но там все сделано по другому принципу. То есть там представлен синтез так называемо-

го советского монументально-декоративного искусства и архитектуры. Станцию «Площадь Революции» спроектировал архитектор Душкин, а скульптурное оформление сделано скульптором Манизером. Всего установлено, если не ошибаюсь, 72 скульптуры, и вся эта «многочисленность» станции достигнута за счет многократного повторения всего пяти фигур.

У нас абсолютно другой подход — в готовую архитектурную ткань будут внедрены произведения выдающихся авторов. Эта взаимосвязь каждый раз будет неожиданной, именно она, надеемся, и придаст станции некую загадочность, без которой музеев не бывает.

—Получается, со станцией «Сретенский бульвар» мы вновь «впереди планеты всей»?

—Получается, так. И, заметьте, говорю это без иронии.

Нина КАТАЕВА.



Вот такими были супруги Частовы, когда начинали свой метростроевский и семейный путь.

На вечере, посвященном Дню защитника Отечества, во Дворце культуры Метростроя. Кавалер ордена Ленина Иван Андреевич Частов и его супруга Екатерина Ефимовна сфотографировались на память с Алексеем Ивановичем Крюковым, Владимиром Алексеевичем Соловьевым и Владимиром Антоновичем Сахаровым.



Припомнили, как жили...

НАШИ ЮБИЛЯРЫ

С детства Маша Самодурова была приучена к работе. В своей родной деревне Самодуровка, что в Рязанской области, трудилась в колхозе. А каково было в войну, когда мужчины ушли на фронт? На плечи женщин и девушек лег непосильный груз, но они справлялись. И Мария не отставала, хотя было ей тогда всего пятнадцать лет.

В 1943 году Машу Самодурову мобилизовали на трудовой фронт. Сначала работала на погрузке угля в Рязанской области, затем — на станции Узловая. Натруженные от лопаты руки гудели, но Мария не сдавалась.

В 1946 году на Узловой появился представитель из КЭММРа, отобрал двадцать женщин и повез в Москву, на строительство метро. В число двадцати попала Мария Самодурова и ее подруги — Настя Валькова, Маша Машкина, Настя Усачева. Теперь девушки рыли траншеи под кабель, работали грузчицами, такелажницами — тяжелое, не женское дело! Когда из транспортного цеха Мария перешла в механические мастерские, она стала осваивать новую профессию — электрослесаря. Ее главным наставником и учителем был Н.И. Зямин, да и советы опытных рабочих П.А. Творемирова, И.В. Панова, Д.С. Шелемина помогли понять секреты слесарного дела. Вскоре Мария Гавриловна и сама уже крепко стояла на ногах, умела всё: лудила, паяла, штамповала...

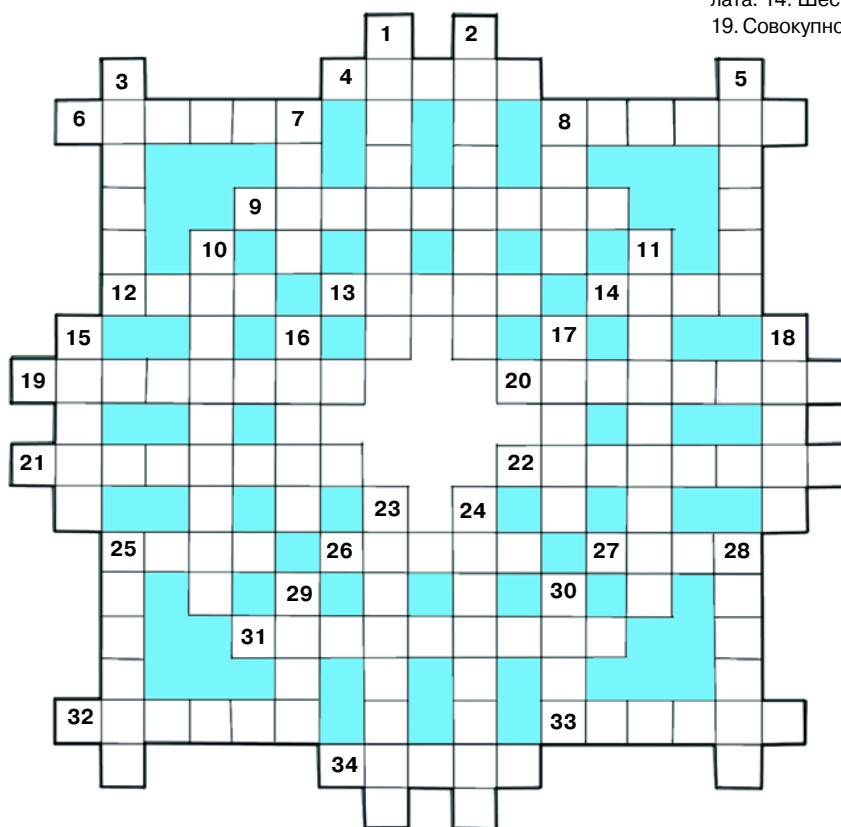
Бригада С. Якубовича, в которой рядом с Марией Гавриловной трудились В. Голенков, С. Скворцова, А. Коновалов, выполняла месячную норму на двести процентов, за что М.Г. Самодуровой был вручен знак «Победитель соцсоревнования». Но это не единственная ее награда. Мария Гавриловна отмечена медалями «За трудовую доблесть», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945гг.», у нее множество благодарностей.

Теперь Мария Гавриловна на заслуженном отдыхе. Недавно въехала в новую квартиру, ее пятиэтажка попала под снос. Живет в полном согласии со своей сестрой Ниной, которая, после перенесенного Марией Гавриловной инсульта, не только помогает и поддерживает ее, но и окружает особой заботой, особым вниманием. Однако, несмотря на такую серьезную болезнь, Мария Гавриловна сохранила живую память. Обо всем может рассказать: и о том, как соорудился второй наклонный ход станции «Держинской», где слесари мехцеха выполнили большой объем работ при монтаже воздуховодов, и о том, как жила в общежитии в Лоси, а потом получила комнату в метростроевском доме, и, конечно, о людях, с которыми трудилась. Накануне юбилея Марии Гавриловны, 10 апреля, мы как раз вспоминали былое.

Коллектив СМУ-4 не забыл своего ветерана. Монтажники от души пожелали Марии Гавриловне крепкого здоровья и долгих лет жизни.

Наталья ТВОРЕМИРОВА.

Кроссворд



Ответы на кроссворд, напечатанный 17 февраля

По горизонтали: 5. Бумеранг 6. Апостроф 8. Триклиний 9. Палаш 11. Тачка 12. Биатлон 15. Синод 16. Нурек 17. Допуск 18. Ошанин 20. «Оскар» 21. Нарев 24. Дягилев 26. Пешня 27. Ершов 28. Терракота 29. «Котлован» 30. Планктон

По вертикали: 1. Гуталин 2. Загреб 3. Моцион 4. Молочай 7. Платина 10. «Шипиловская» 11. Телевидение 13. Индустрия 14. Отношение 19. Капитан 22. Пешеход 23. Кашалот 24. Дресва 25. Витраж

По горизонтали: 4. Продукт труда, имеющий стоимость. 6. Большая гребная шлюпка. 8. В древней Греции — тяжело-вооруженный пеший воин. 9. Система управления предприятием, предполагающая учет процессов, происходящих на рынке. 12. Тонко скрученная пряжа. 13. Предварительная выплата. 14. Шест, служащий рычагом для поднятия тяжестей. 19. Совокупность всех психических, духовных свойств человека. 20. Станция метро глубокого заложения, несколько лет остававшаяся без наклонного хода. 21. Локомотив с двигателем внутреннего сгорания. 22. Боярин, являвшийся с 1543 года фактическим правителем русского государства при малолетнем Иване IV 25. Искусственный водоём. 26. Знак, особый вид пшеницы. 27. Штрафные начисления за просроченную оплату чего-либо. 31. Мелкий кустарник, растущий в средней полосе России, из его корней получают гуттаперчу. 32. Рыба со змеевидным телом. 33. Забияка. 34. Город во Франции на реке Вьенна.

По вертикали: 1. Станция на Калужско-Рижской линии метро. 2. Небольшая лирическая ария в опере. 3. Период палеозойской эры, по которому называется глина, часто встречающаяся метростроевцам. 5. Один из трех основных родов художественной литературы наряду с эпосом и драмой. 7. Продолжительность деятельности в какой-либо области. 8. Дранки, используемые как кровельный материал. 10. Специалист по изготовлению стеклянных изделий дутьем. 11. Кузов легкого автомобиля с открывающимся верхом. 15. Сорт сладких яблок. 16. Большая рыболовная сеть. 17. Молодой биатлонист из сборной России на Олимпийских играх в Турине. 18. Направленность учебного заведения к какой-либо специализации. 23. Проволочная спираль, по которой пропускают ток для создания магнитного поля. 24. Начальник Мосметростроя после П.П. Ротерта. 25. Круглый, жареный в жире пирожок. 28. Прянность. 29. Река в Сибири. 30. Популярный английский писатель-детективщик.

Составил М. ПЕТРУНИН.

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС-1-01803 от 28.04.05.

Редактор
Ф.А. БЛИНОВА

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной бульвар, 17

Телефоны
783-59-19 (доб. 591,414)

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

Номер подписан в печать 11.04.2006 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2310

Заказ № 238