

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

СБОЙКА ПОД ПЛОЩАДЬЮ СУВОРОВА

Проходчики участка Ивана Петровича Ретюнского из ТО-6, работая на шахте № 942 в качестве субподрядчиков СМУ-6, 16 ноября произвели сбойку в правом перегонном тоннеле на подступах к станции «Достоевская». В свое время СМУ-3 остановилось в 15 метрах от границы станционного комплекса. Теперь этот целик устранен тоннельщиками, применявшими БВР и лебедки. Объем работ, конечно, невелик, но в результате по правому перегону можно пройти от «Трубной» до «Достоевской», то есть уже за пределами пускового участка Люблинской линии, что поможет строителям решать их транспортные проблемы. Об этом и говорил на небольшом митинге, посвященном сбойке, генеральный директор ТО-6 Георгий Васильевич Макаревич. Там же выступил председатель профкома тоннельщиков Виктор Федорович Субботин, вручивший букет красных роз бригадиру проходчиков Евгению Александровичу Коробову. Свое слово сказал и начальник участка. А в завершение митинга руководители ответили на вопросы тоннельщиков, касающиеся оплаты и организации труда.

Следующим объектом станет такой же целик в левом перегоне, а тем временем слесари готовят блокоукладчик для проходки правого станционного тоннеля «Достоевской».

В РАБОТЕ — ПУТЕВАЯ СТЕНА



Станция «Сретенский бульвар». Каркас для облицовки путевой стены.

После окончательного согласования проекта конструкции путевой стены на станции «Сретенский бульвар» участок Михаила Юрьевича Овчинникова из СМУ-5 приступил в левом путевом тоннеле к монтажу каркаса, к которому будет крепиться мраморная облицовочная плитка.

Аналогичная работа ведется и на станции «Трубная», которую строит СМУ-8.

НА ЗИМНИЕ КАНИКУЛЫ — В ЛАГЕРЬ

Остается практически месяц до каникул и до открытия зимнего сезона в лагере «Юный метростроитель». С 27 декабря по 10 января наши дети будут отдыхать в любимой ими балабановской здравнице.

Как рассказала заместитель председателя Теркома профсоюза работников Метростроя Валентина Алексеевна Пасторова, планируется вывезти из Москвы 500 детей. В лагере они встретят Новый год и Рождество. Примут участие в зимней олимпиаде. В гости к ним по сложившейся уже традиции приедут столичные цирковые артисты. Полная стоимость путевки 6900 рублей. Для метростроителей — 690 рублей.

И МНОГО, МНОГО РАДОСТИ...

Новогодняя елка — это всегда радость для детей. Праздничные представления для метростроительских ребятишек будут проходить в этом году в Культурном центре МВД России на Лубянке, 13 с 25 по 29 декабря. Всего будет дано 15 представлений. Их посмотрят 7000 детей.

Ю.М. Лужков: «Работа сделана добротной!»

В субботу, 18 ноября, мэр Москвы Ю.М. Лужков познакомился с ходом строительства Краснопресненской магистрали, которую с некоторых пор называют по-новому — Звенигородским проспектом. Сначала он вместе с сопровождающими лицами побывал на вантовом мосту, сооружаемом над излучиной Москвы-реки. Издалека видно, что в том месте вот-вот сомкнутся на большой высоте две ветви оригинального арочного пилона. И Юрий Михайлович даже поднимался по одной из них на несколько десятков метров. Мостовикам предстоит смонтировать еще две последние секции решетчатых ферм.

А у метростроителей главное событие уже состоялось — завершилась проходка последнего из трех Серебряноборских тоннелей. По этому поводу на точке «D», рядом с правой демонтажной камерой состоялся митинг.

Специально для встречи мэра со строителями была подготовлена дощатая площадка с навесом, а торцевую стену камеры повыше головной части вышедшего на дневной свет щита украсил транспарант «Поздравляем с окончанием проходки Серебряноборских тоннелей!»

Первыми на площадке появились главные виновники торжества — проходчики с участка Андрея Викторовича Павленко из ООО «Тоннель-2001». Одного из них, бригадира Юрия Петровича Скрипкина, я попросил поделиться впечатлениями о закончившемся подземном маршруте.

— Я оба транспортных тоннеля проходил, — сказал он. — Правый получился полегче, хотя сбойки, конечно, осложняли жизнь. Еще до «Херренкнехта» мне, как протвинцу, доводилось иметь дело с другими щитами, но этот более удобный и проще в эксплуатации.

— А кто входит в состав команды?

— Прежде всего пилоты, потом электронщики, слесари, электрики и, конечно, проходчики, обеспечивающие доставку блоков обделки, их монтаж и нагнетание за обделку.

К тем, кого назвал бригадир, надо добавить иностранных специалистов. Пусть их не было на щите в последний месяц проходки, но тоннель прокладывался не один месяц. И вполне понятным было присутствие

Они строили Серебряноборские тоннели.

Слева направо: С.И. Орешников, В.А. Паклинов, С.В. Клычников, Ю.П. Скрипкин, К.Н. Новиков, В.Н. Стадник, Д.В. Шаталов.



Финиш большого «Херренкнехта».

Немецкий специалист Йоханнис Хеннинг.

Г.Я. Штерн и Ю.М. Лужков перед спуском в тоннель.

Фото А. ПОПОВА



на торжестве давнего представителя немецкой фирмы Йоханниса Хеннинга. Он на чистом русском так прокомментировал завершённую проходку правого тоннеля диаметром 14,2 м:

— Обычно начальные метры даются с трудом. А здесь почти сразу пошли с хорошей скоростью, используя опыт проходки левого тоннеля.

И справились с задачей быстрее, чем в первый раз. При этом не было никакого насилия над щитом — работали нормально.

Мэр Москвы, прибыв на точку «D», первым делом подошел к борту правой демонтажной камеры, чтобы своими глазами увидеть «Херренкнехта», во второй раз благополучно прошедший полуторакилометровый путь под Серебряным Бором. Потом Юрий Михайлович выступил с речью, которую все собравшиеся выслушали очень внимательно, так как ждали и оценки сделанного ими, и важной информации о перспективах.

Ю.М. Лужков начал со слов благодарности:

— Большое спасибо метростроителям и фирмам, которые участвовали в сооружении тоннелей и организовали эту уникальную работу. Уникальную и для Москвы, и для России. Говорю это даже несмотря на то, что построен уже Лефортовский тоннель. Здесь было, пожалуй, сложнее, так как требовалось постоянно помнить об экологии, чтобы не нарушить такие уникальные природные комплексы, как Крылатское и Серебряный Бор. И нужна была также по-

Мэр Ю.М. Лужков поздравляет метростроителей с новым успехом.

вышенная точность монтажа и точность в позиционировании сразу трех тоннелей. Я думаю, мы должны сказать спасибо проходчикам и за то, что они свою непростую задачу выполнили, уложившись в сроки. Создатели этих щитов из фирмы «Херренкнехта» еще до проходки в Лефортове установили предел скорости — 8 метров в сутки. Мы после обучения наших кадров стали перекрывать эту норму. Представителям фирмы такое не нравилось, они протестовали. Однако, после удачного завершения первого Серебряноборского тоннеля, они решили пересмотреть нормативы проходки. В результате вместо 150 метров в месяц наши проходчики достигали скорости более двухсот метров. И мы получили два тоннеля по полтора километра. Эта работа выполнена добротной, эта работа выполнена качественно. Всё это позволяет нам сегодня дать команду на остановку щита и на начало его демонтажа. И мы уже определились с местом, где в ходе строительства четвертого транспортного кольца Москвы будет в дальнейшем использован этот проходческий комплекс. Соответственно и у коллектива будет новая серьезная задача. Итак, с победой вас! Итак, с хорошим результатом! Итак, с новыми перспективами! Я даю команду — щит останавливаем!

Стоявший рядом с мэром генеральный директор Мосметростроя Г. Я. Штерн своими словами через микрофон повторил приказ:

— Стоп, машина!

И находившийся в тот момент внизу, в кабине управления «Херренкнехтом», пилот Александр Васильевич Долганов остановил вращение ротора, перед которым на лотке камеры уже стоял подъемник с люлькой, позволяющий приступить к демонтажу рабочих органов хорошо потрудившегося щита.

А Ю.М. Лужков прошел к левой демонтажной камере, где спустился на уровень автотранспортной половины большого левого тоннеля. И на заранее опущенном туда автомобиле он проехал под Серебряным Бором в точку «С», положив тем самым начало пассажирского движения по этому отрезку будущей вылетной магистрали.

Юрий ПЕТРУНИН.



До свиданья,
Фролки!
1998 год.



На заседании комиссии по охране труда в кабинете председателя профкома КСУМа: Т.А. Крицкая, А.С. Титова, Л.А. Круглова, Г.Ф. Ласькова, В.Т. Золотова и Е.В. Кузьмина. 1998 год.

Страницы истории

Продолжение. Начало в № 44 (2003 г.), № 2, 8, 9, 13, 15, 18, 23, 24, 25, 31, 32, 34, 38, 44, 47 (2004 г.), № 1, 4, 7, 9, 10, 14, 16, 21, 23, 24, 28, 29, 32, 34, 39, 42, 45 (2005 г.), № 2, 8, 15, 18, 24, 26, 31, 35.

И. Бучинский, заместитель генерального директора ГАО «Мосметрострой», «Метростроевец», 1994 г.:

«Коммунально-строительное управление – уникальная организация. Она занимается жилищно-коммунальными, ремонтно-строительными и отделочными работами, дошкольным воспитанием детей метростроевцев.

В ведении КСУМа находятся 19 общежитий, 9 дошкольных учреждений, два загородных детских городка и оздоровительный лагерь «Юный метростроевец», Дворец культуры, санаторий-профилакторий и другие объекты социально-бытового назначения Метростроя.

В настоящее время КСУМ возглавляет молодой, грамотный, ответственный человек – Николай Алексеевич Агапов, который пользуется большим авторитетом в коллективе. У него сложилась надежная «команда» молодых и способных руководителей... Мне приятно работать с добрыми, отзывчивыми, скромными людьми, добросовестно выполняющими свое дело».

Из Указа Президента Российской Федерации от 2 мая 1996 г. № 618:

«За заслуги перед государством, большой вклад в строительство Люблинско-Дмитровской линии Московского метрополитена и многолетний добросовестный труд награждать: медалью ордена

«За заслуги перед Отечеством» II степени:

Соломатина Ивана Васильевича — плотника предприятия «Коммунально-строительное управление» ГАО «Мосметрострой»; присвоить почетное звание «Зас-

луженный строитель Российской Федерации»:

Агапову Николаю Алексеевичу — директору предприятия «Коммунально-строительное управление» ГАО «Мосметрострой»;

Суслову Александру Ивановичу — директору предприятия «Строительно-монтажное управление № 13» ГАО «Мосметрострой».

Справка редакции: С 1964 года трудовая деятельность А.И. Суслова была связана с КСУМом. Он работал начальником КСК-4, затем с 1966 до 1972 года — старшим прорабом участка капитальных работ КСУМа.

Т. Чебуздина, ветеран КСУМа, 2006 г.:

«Владимир Петрович Волжин работал в КСУМе с 1958-го по 2003 год электромонтером строительного участка.

Петрович, так тепло называли его на участке, отдал КСУМу 45 лет. Он не только исполнительный, но и творческий, инициативный человек. У Петровича было звание «Ударник коммунистического труда». Его признавали многими. Но Волжин, как никто другой, оправдывал и подтверждал это звание. Он – настоящий рабочий, неравнодушный человек, с чувством ответственности за свое дело, с гарантией качества. Когда надо было ликвидировать аварию, мог трудиться сутками. Владимир Петрович упорно и очень добросовестно выполнял свою работу. Болел за производство, уважал коллектив.

Мастер своего дела, наставник молодёжи, которую очень бережно учил электрике, добросовестному отношению к труду. Многие выпускники ПТУ-37 и ПТУ-72 затем становились хорошими рабочими.

На вечер ветеранов в честь 75-летия Мосметростроя, который прошел в КСУМе 24 октября, В.П. Волжин пришёл с орденом Трудовой славы и медалями на груди. Всем было очень приятно встретиться с этим замечательным человеком.

Мы пожелали Владимиру Петровичу бодрости, здоровья и долгих-долгих лет жизни!».

В. Куничкин, заместитель директора ДК Метростроя, «Метростроевец», 1994 г.:

«Не могу не сказать слова благодарности начальнику отдела эксплуатации общежитий Т.А. Крицкой и председателю профкома Г.Ф. Ласьковой. Начали они воспитателями в общежитиях. И я всегда поражался, откуда у этих женщин столько сил и выносливости, доброжелательности и заинтересованности в работе?

Они, не жалея сил, нервов и личного времени, делали все, чтобы разнообразить быт молодых метростроевцев. Сколько проведено вечеров, танцевальных программ, смотров, КВН, «огоньков» — не счесть. А рейды, наглядная агитация, выпуски газет и «боевых листов»? Все это могут сделать только люди, безгранично верящие в то, что «если звезды зажигают, значит, это кому-нибудь нужно!». Спасибо вам, Татьяна Алексеевна, и вам, Галина Федоровна.

Двадцать два года я на Метрострое, из них пятнадцать лет по работе связан с КСУМом. Высокий профессионализм, доброжелательность, отзывчивость, человеческая порядочность — вот те качества, которые всегда отличали работников этого коллектива».

Г. Ласькова, «Метростроевец», 1998 г.:

«В марте 1996 года провели конкурс «Детский сад — 1996. Какие мы сейчас?». Это был очень интересный обмен опытом работы. Каждое кон-

курсное занятие стало маленьким уроком жизни, добра, любви к людям. Победители, как положено, получили призы, на приобретение которых дорпрофсоюз выделил 7 млн. рублей.

Сегодня трудно всем, а каково приходится многодетным семьям? Через КСУМ изыскали возможность выделить для нуждающихся кое-какую мебель — шкафы, книжные полки, детские кровати и диванчики, еще — шторы и постельные принадлежности.

В ноябре 1996 года вместе с советом ветеранов мы собрали бывших воспитанников метростроевского детского дома. Отмечалось пятьдесят лет со дня его основания. Встреча была удивительно теплой. Вспомнили, что в голодное послевоенное время не оставили на Метрострое без участия малышу. Старались как можно лучше обеспечивать свой детдом. Все ребята выросли хорошими людьми.

И сейчас у нас есть детский дом, который считаем подшефным. Дорпрофсоюз всегда дает для ребят билеты на новогоднюю елку.

В прошлом году мы узнали, что на приобретение одежды детским домам не выделяется денег. Выход нашли быстро: посмотрели в своих гардеробах, что можно еще использовать. Дети растут быстро, вещи остаются почти новыми. Только узнали люди, что мы собираем для детдомовцев одежду, обувь, мгновенно нанесли огромное количество. Так что все теперь есть у наших подшефных.

Огромным успехом пользуется Масленица, проводимая уже второй год в общежитии № 15 в Ново-Косине. Замечательный, настоящий метростроевский праздник.

А вот в УПЦ больше нажимают на спорт. Там прошли соревнования по настольному теннису, готовятся помериться в умении стрелять, в дартсе. Это все — заслуга метростроевского спортклуба. Молодцы ребята, стараются!»

«Метростроевец», март 1999 г.:

«Фестиваль «Пушкин и дети», проходивший в детских садах Метростроя, завершился красочным представлением – балом сказок 18 марта во Дворце культуры Метростроя. Зрителей очаровали Золотая рыбка, Царевна Лебедь, всем понравились Ткачиха, Повариха, Сватья баба Ба-

Директор КСУМа Н.А. Агапов и заместители директора Г.А. Елизарова, Б.Ф. Пригода, А.Н. Зотов, П.Ю. Калинин на встрече с ветераном Великой Отечественной Юрием Алексеевичем Калининным. 1997 год.

Общежитие УПЦ на Коровинском шоссе.



бариха. Хороши маленькие артисты!

Дружными аплодисментами наградили зрителя воспитанника детского сада № 626 в Ухтомской Вову Якименко. Он прочитал написанное им самим стихотворение «Как жаль, что Пушкина убили на дуэли». Всех без исключения очаровали трехлетние артисты детского сада № 1233, которые вместе с музыкальным руководителем Людмилой Лавренчук и воспитателями показали «Сказку о попе и его работнике Балде».

Победители фестиваля были удостоены призов. А дети, участники заключительного концерта фестиваля, получили в подарок красиво оформленные большие книги со сказками А.С. Пушкина.

— Прекрасное, уникальное зрелище – такие слова со сцены Дворца культуры произнёс директор КСУМа Николай Алексеевич Агапов. – Работники детских садов снова доказали, что несмотря на все сложности нашего времени, можно, как и прежде, работать творчески, энергично, с полной отдачей. Молодцы и взрослые, и дети.

Огромную благодарность выразила сотрудникам детских садов заместитель председателя дорпрофсоюза Валентина Алексеевна Пасторова».

«Метростроевец», 1998 г.:

«До сих пор в общежитии вспоминают чудесный праздник — Масленицу, который прошел у нас так весело. Особенно большую радость доставил он ребятишкам.

В подготовке и проведении праздника проводом русской зимы нам оказали действенную помощь многие организации и отдельные энтузиасты. Выражаем свою искреннюю благодарность СМУ-4 (председатель профкома Е.В. Афонин), УММ (председатель профкома В.И. Черевко), автобазе № 3 (председатель профкома Н.П. Алешинская), СМУ-10 (председатель профкома Л.Л. Шарганов), КСУМу (председатель профкома Г.Ф. Ласькова), СМУ-8 (председатель профкома Т.Н. Маркова), фирме «Техноин», а также водителю ММТК Валерию Жабинку. Особая благодарность за финансовую поддержку московскому филиалу ТО-44 (директор — О. С. Маграквелидзе)».

Окончание следует.



Жизнь продолжается, пока тебя помнят...

Виктор Васильевич Волков тридцать пять лет отдал коллективу СМУ-5. Начиная с должности начальника смены, затем возглавлял участок, четырнадцать лет руководил ПТО. В последние годы, находясь на заслуженном отдыхе, в тиши своей квартиры, он часто мысленно обращается к прошлому. 75-летний юбилей Метростроя подтолкнул его, наконец, взять в руки тетрадь, авторучку и сесть за письменный стол... Его рассказ о станции «Университет», где коллектив СМУ-5 приобрел колоссальный опыт по проходке выработок в мягких и песчаных грунтах, был опубликован в «Метростроевце» в июне этого года. Теперь, через много лет, Виктор Васильевич, участвовавший в сооружении уникальной станции с первого и до последнего дня, уверен, что судьба не случайно привела его на эту стройку. Говорит, что сам того не зная, прокладывал путь к МГУ своим внукам, все трое успешно окончили университет, чем бесконечно порадовали деда.

Годы... Они, как бегущий сквозь пальцы песок. Незаметно сменяли друг друга и вели от станции — к станции, от перегона — к перегону. И снова в памяти Виктора Васильевича всплывают эпизоды из тех далеких уже времен, когда сооружалась Калужская линия метро. И снова в руках тетрадь и ручка... Он готовит новую статью, еще один экскурс в историческое прошлое СМУ-5. И она, конечно, появится на страницах «Метростроевца». Но прежде мы решили поближе познакомить читателей газеты с самим автором.

Родина моя

— Не так давно мне довелось узнать о вышедшей в свет книжке, в которой рассказано о зарождении и становлении прилегающего к станции Брянск-1 поселка Володарка, где я родился. В ней, как сообщила двоюродная сестра, есть упоминание о нашем деду, Семене Михайловиче Волкове. Он назван одним из основателей этого привокзального поселка. Честно скажу: был поражен. Загорелся узнать как можно больше об этой книге и потому обратился в газету «Брянский рабочий», — рассказывает Виктор Васильевич. — Журналисты связались с автором, и он сделал для меня ксерокопию тех страниц, где идет речь о вкладе в создание Володарки моего деда, который был известным портным и владельцем довольно крупной мастерской с семьей подмастерьями. Кроме того, он обладал большим земельным наделом вблизи станции, где для каждого из своих четырех сыновей построил дома. В годы репрессий, по сути дела, его ждала незавидная участь. Но спас его мой отец, который сражался на стороне революции.

Так случилось, что, обучаясь в ремесленном училище, отец не поладил с попом, за что и был исключен. Подростком стал трудиться на вагоностроительном заводе. Потом был призван в армию, артиллеристом. Участвовал в первой мировой войне. А затем проявил себя в боях с батькой Махно. Кстати, воевал на бронепоезде, изготов-

ленным его же заводом по поручению Ленина, был командиром бронеплощадки. Ходил исключительно в кожанке. Но и в мирное время отец продолжал «воевать», в своих снах он снова отдавал команды: «Трубка сто, прицел — ноль-ноль! Картечью пли!», чему свидетелем была вся семья.

Моя мать тоже из семьи портного, но с меньшим достатком, чем у отца. Родители знали друг друга с детства. И с детства отец был влюблен в маму. Но замуж она вышла за другого человека. Соединила их судьба только после того, как мать овдовела. Отец удочерил и двух ее детей. Третьим ребенком в семье стал я.

Десятилетку Виктор Волков окончил на «отлично». Школа № 19, в которой учился, принадлежала политуправлению Московско-Киевской железной дороги. Преподавательский состав был преимущественно мужской. И очень сильный. До сих пор с благоговением Виктор Васильевич и его однокашники вспоминают своих учителей и особенно преподавателя русского языка и литературы с университетским образованием Николая Ивановича Стогова. Вот кто, по словам Виктора Васильевича, на примерах из русской литературы прививал им любовь к Родине и воспитывал в них чувство патриотизма!

Солдаты — в путь

— 6 августа 1940 года мне исполнилось восемнадцать и уже на следующий день, теплым августовским утром, попрощавшись с матерью, я



Начальник СМУ-5 Н.И. Федоров и бригадир проходчиков А.А. Кондрашов.

отправился с котомкой за плечами в военкомат, — возвращается в свое прошлое ветеран. — Новобранцев из Брянска оказалось 87 человек. Где-то в середине месяца мы приехали в Бийск, на хозяйственную базу 28-го Алтайского кавалерийского погранотряда. Здесь нас перенесли в форму стрелков-пограничников и отправили на грузовых машинах по Чуйскому тракту в поселок Кош-Агач на границе с Монголией. 5 ноября — принятие присяги, после чего началась моя служба на заставе Бертек. «Есть выйти на охрану государственной границы Союза Советских Социалистических республик!» — и сегодня я не могу без волнения слышать эти слова. И сегодня переполняет гордость. 22 июня 1941 года я встретил в Новосибирске, в гарнизонных лагерях, где обучался в школе младшего состава погранвойск. Здесь из нас готовили кавалеристов. И хотя до этого я, городской парень, видел лошадь только ломувую, которая привозила в магазин хлеб, новую для себя науку освоил быстро. Второй выпуск, будучи командиром отделения, готовил уже самостоятельно. В бой 70-ю армию кинули в сорок третьем. Мы участвовали в битве на Курской дуге, в это время я был помощником командира взвода роты противотанковых ружей. Потом участвовал в операциях по освобождению Белоруссии. А в феврале сорок пятого из Польши меня откомандировали в танковое училище в Буй. Но механиком-водителем стать не пришлось. Победа!

Когда после шести лет службы Виктор Васильевич вернулся домой, его взору открылась полная разруха. Еще в сорок первом вражеская авиация уничтожила все вокруг, не оставив и следа от построен-

Бригада Григория Николаевича Авдюхова (бригадир — первый слева). Третий слева — В.В. Волков, второй справа — Р.М. Нугаев. 1966 год.



МЕТРОСТРОЮ — 75 ЛЕТ

На строительстве станции «Боровицкая».

прямую, не спускаясь в действующий тоннель из подплатформенных помещений станции. На тот момент, как говорит Виктор Васильевич, это было самое разумное решение.

— В ходе строительства перегонных тоннелей в районе станции «Нахимовский проспект», все коммуникации под улицей Азовская подлежали перекладке, — вспоминает ветеран. — Но, как оказалось, этого можно было избежать, сместив немного трассу. С таким предложением я и обратился в Метрогипротранс. Не сразу, но оно было рассмотрено и одобрено. Участок получил новые чертежи, которые и спасли Азовскую улицу от разрушений, а ее жителей — от неудобств, создаваемых строителями. А на «Свиблово», которую, в связи с устареванием объездной дороги предполагалось первоначально соорудить в две очереди, я, изучив местность, предложил иной транспортный путь — по квартальным проездам. Благодаря этому станцию возвели в один прием.

Это его кредо — идти вперед, совершенствоваться. Виктор Васильевич прочитывал, в буквальном смысле слова, тома технической литературы. Писал многочисленные статьи в журналы. Издал две брошюры — по реконструкции «Кировской» и по строительству «Боровицкой».

— К сожалению, моя мечта посвятить себя науке не осуществилась, — не без горечи констатирует ветеран. — Слишком поздно я окончил институт. Поздно встретился с профессором Вениамином Львовичем Маковским, который пригласил меня к себе на работу. Когда у человека семья, двое детей, он, прежде всего, думает о благополучии близких. Скажу честно: меня не устраивала низкая заработная плата. Отработав у Маковского два месяца, я вернулся в СМУ-5.

Ими гордились, их уважали...

Рассказывая о своем коллективе, Виктор Васильевич, в первую очередь, вспоминает людей, которыми в ту пору гордился весь Метрострой. А это — знатные бригадиры, как, например, Афанасий Кондрашов.

— Плотного телосложения, физически сильный, он поражал меня своим терпением и мудростью. Этот человек не мог не только накричать на подчиненного, но даже голос повысить, — характеризует бригадира Виктор Васильевич. —

ных его дедом домов. Он понимал, что в первую очередь должен поддержать мать, которая нищенствовала, и в то же время его ни на минуту не покидали мысли о получении высшего образования.

С дипломом — на Метрострой

— Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта оказался единственным, который на льготных условиях принимал участников войны, — рассказывает Виктор Васильевич. — Вот туда я и направился. После окончания, в 1953 году, получил распределение на Московский метрострой. Кстати сказать, выпускниками этого института были Сергей Николаевич Власов, Павел Сергеевич Исаев, Прокудин, Анисимов, который потом стал заместителем министра по строительству, три курса, до перевода в Москву, проучился Алихашкин... Я начал работать прорабом на 61-й шахте, которая находилась в Колпачном переулке, на участке Ивана Романовича Новикова. Вот с этой стройки и пошел отчет моим метростроевским годам.

Виктор Васильевич перечисляет свои станции: «Университет», «Водный стадион», «Ленинский проспект», «Калужская», «Нахимовский проспект», «Свиблово», «Авиаторная», «Боровицкая», «Петровско-Разумовская». Он участвовал также в реконструкции «Дзержинской» и «Кировской». Каждая новая работа обогащала новыми знаниями и опытом. Но главная его отличительная черта — творческий подход к делу. На счету Виктора Васильевича 180 рацпредложений. Он награжден значком «Лучший рационализатор Мосметростроя». Городской совет ВОИР признал инженера Волкова лучшим рационализатором Москвы 1980 года. Есть у него золотая и бронзовая медали ВДНХ. Золотая — за изобретение, внедренное на станции «Авиаторная», благодаря которому строителям СМУ-5 удалось проделать ходки, позволившие обслуживать вентиляционный ствол и камеру на-

Жизнь продолжается, пока тебя помнят...

Окончание, начало на стр. 3

Помню его на «Университете». Я недоумевал, откуда у него этот навык работы в песках! Не раз случилось, что у такого сильного бригадира, как Тырымов, была посажена кровля. А Кондрашов ни разу за все время работы не допустил никакой оплошности. Звание «Заслуженный строитель РСФСР» — по праву заслуженное.

С большим уважением я относился к Михаилу Крылову. Как его обошла бригада! Немного словный, но много работающий. Докой проходческого дела я назвал бы кавалера ордена Ленина Михаила Полякова, человека уравновешенного, рассудительного. А человеком недюжинной силы и подвижности считался у нас, отмеченный за свой труд орденами Трудового Красного Знамени и Октябрьской революции, Дмитрий Васин. Упираясь спиной в забурившийся вагон с породой и ногами в лыжу эректора, он запросто мог поставить вагон на колеса. И под стать бригадиру были его ребята. Крепкие, здоровые, толковые. Им принадлежит сменный рекорд проходки левого перегонного тоннеля в сторону «Рижской» — 3,11 метра.

Бригада И. А. Гальченко.



Виктор Васильевич не мог, конечно, не включить в этот список заслуженного строителя РСФСР Григория Авдохова, бригадира с неумным характером, инициатора многих производственных починов на Метрострое, общественника, яркого противника расхлябанности и несоблюдения трудового распорядка на шахте. Не мог не вспомнить Героя Социалистического Труда Ивана Филимонова, великого труженика, бригада которого на станции «Тургеневская» в левом станционном тоннеле одной из первых достигла скорости проходки — кольцо в смену. Не мог не назвать имя заслуженного строителя РСФСР Ивана Гальченко, бригадира комсомольско-молодежной бригады, бригадира-виртуоза, который собирал кольцо перегонного тоннеля рукой эректора за 30–35 минут, лебедками — за 45–60 минут.

— А Равиль Нугаев, кавалер ордена Ленина... Наш мудрый татарин, — улыбается Виктор Васильевич. — Он своими предложениями не раз выводил из простоя остановившийся забой, особенно толково проявил себя на раскрытии проемов реконструируемой станции «Кировская». Ровный, покладистый, отзывчивый человек. Весьма добродушного, неконфликтного характера был орденоносец Николай Леденев. Он безукоризненно владел навыками сооружения тоннелей, являлся инициатором движения на Метрострое «Работать высокопроизводительно, без травм и аварий».

Бригады Морозова, Горбунова, Сахаудинова, Блинова, Извекова, Алексева, Тырымова, Савкина, Еронова, Смирнова, Лизунова, Комаристого, Алексашина — это всё замечательные коллективы, которые своим самоотверженным трудом крепили трудовую славу СМУ-5. Их успехам в немалой степени способствовал соревновательный задор. На памяти — год 50-летия Советской власти. Строим перегонные тоннели в сторону «Колхозной». Работают вместо положенных шести пять бригад (три — в левом, две — в правом). Но как работают! Соревнуясь, эти коллективы соорудили вручную, лебедками, в декабре 1967 года по 50 метров тоннелей каждым забоем. В тот год по итогам соцсоревнования среди метростроевских организаций СМУ-5 вышло вперед.

С большим уважением Виктор



Станция «Чистые пруды» («Кировская»).

Вход на станцию «Лубянка» («Дзержинская»).

Васильевич говорит о бывшем главном инженере Петре Васильевиче Сахарове, которого начальник СМУ Николай Иванович Федоров называл настоящим «щитовиком».

— Как он чувствовал щит! Как щит ему подчинялся! Когда в районе «Академической» наше СМУ соорудило тоннели открытым способом, метров 600 под улицей Вавилова предстояло проходить по пескам, щитами. А песок такой, — рассказывает ветеран, — какого я еще никогда не видел: округлые песчинки бегут, бегут, бегут, невозможно удержать. В ходе работ крепление лба забоя обрушалось, щит засыпало... Что же тогда предложил Петр Васильевич? А предложил он, используя рельсы, сделать над щитом перегородку, удлив тем самым аванбек, что позволяло перекрыть забой над площадкой, а также — установить балки на средней площадке и расщепить забой. Получалось, что средней площадкой забой расщепился, а верхней удлинялся щит, слой грунта подрезался глубже и не так осыпался. Когда всё это было сделано, щит смелее и смелее стал продвигаться вперед... Об этом предложении Петра Васильевича нигде не было ни написано, ни рассказано. Но умные головы идею эту тут же подхватили. И в скором времени на Метрострое громко заговорили о щите с несколькими расщепляющими перегородками. Все ликовали, кричали — изобретение! А Сахарову даже невдомек было замолвить о себе слово.

Новые времена, новые лица

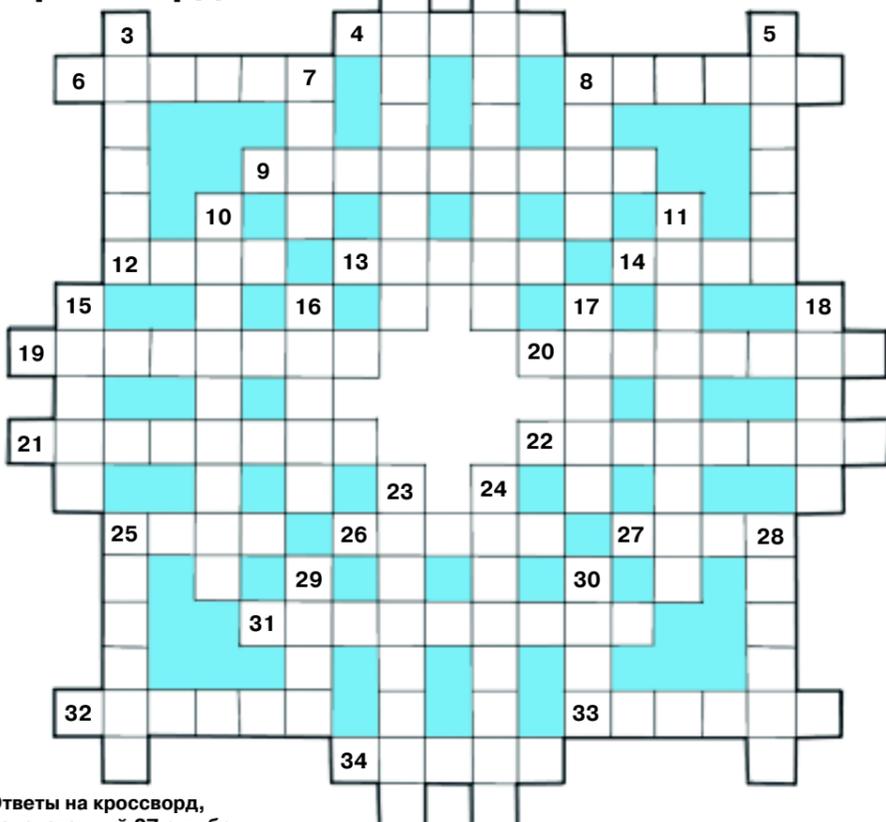
Смена поколений неизбежна. Уходили первопроходцы, на их место приходили другие. И сегодня Виктор Васильевич с удовольствием рассказывает о молодых инженерах, которые росли на его глазах. Например, будучи начальником ПТО, он, приглядываясь к «свежим» выпускникам вузов, привлек к работе по выполнению проектов производства работ начальников смен Александра Юрьевича Мосалова и Михаила Юрьевича Арбузова. Внутреннее чутье не подвело. Уже тогда опытный производственник понял: ребята грамотные, перспективные, с хорошим будущим. Сегодня — их время.

Сегодня — время его внуков, каждый из которых нашел свою дорогу в жизни, чем ветеран очень гордится. Но еще больше, уверен Виктор Васильевич, гордился бы его супруга, Розия Абдрахмановна, с которой он прожил вместе 53 года и которая была человеком творческим, ищущим, неравнодушным к своему делу. Она работала ведущим специалистом в лаборатории фотоэлементов специального конструкторского бюро Московского электроролупомового завода. И хотя Ленинградский электротехнический институт окончила только потому, что здесь учился ее старший брат, погибший на войне ранней весной сорок пятого года, она ни на мгновение не пожалела о своем выборе. У нее немало крупных изобретений, за одно из которых ей вручили знак «Изобретатель СССР». Фотография жены висит на стене в большой комнате. И тут же — письменный стол, где Виктор Васильевич в тиши своей квартиры пишет воспоминания о людях и делах родного ему коллектива. А еще он попросил через нашу газету поблагодарить руководство СМУ-5 за поздравления и премию, которую получил накануне 75-летия Метростроя. Если его еще помнят — значит... жизнь продолжается.

Нина СОЛОВЬЕВА.



Кроссворд



Ответы на кроссворд, напечатанный 27 октября

По горизонтали: 7. Подмости. 8. «Киевская». 9. Перехлест. 11. Мачта. 13. Азарт. 15. Спартак. 18. Пиала. 19. Сплав. 20. Конденсатор. 23. Стенд. 24. Ижора. 25. Агрегат. 26. Фреза. 28. Гелий. 29. Крестница. 32. Чесноков. 33. Рекортан.

По вертикали: 1. Догматик. 2. Толпа. 3. Тире. 4. Укол. 5. Свита. 6. «Нагорная». 10. «Херренкнехт». 12. Телекинез. 14. Запорожье. 16. Предлог. 17. Албанка. 21. Старовер. 22. Арбитраж. 27. Аксон. 28. Галоп. 30. Сова. 31. Неру.

По горизонтали: 4. Московская улица, которой более 500 лет. 6. Публичный учёный спор. 8. Химический элемент, тяжелый тугоплавкий металл. 9. В математике — поверхность, имеющая два измерения. 12. Полуфантастический роман Татьяны Толстой. 13. Предмет противопожарного инвентаря. 14. Основание колонны. 19. Злодей, придуманный Корнеем Чуковским. 20. Станция Люблинской линии метро. 21. Актёр, сыгравший четыре роли в кинокомедии «Ширли-мырли». 22. Трубка, соединяющая зародыш с телом матери. 25. Декоративное растение с крупными цветами, преимущественно белого или ярко-красного цвета. 26. Турецкий город на Черном море, около которого в середине XIX века состоялось победное для русского флота сражение. 27. Французский художник-импрессионист. 31. Раздел метеорологии, посвященный изучению физических процессов в атмосфере. 32. Крупное войсковое соединение. 33. Стёганая ватная куртка. 34. Метростроевский инженер, руководивший строительством оборонительных сооружений в Сталинграде.

По вертикали: 1. Станция метро, построенная силами СМУ-3, когда им руководил Ш.Ш. Симандуев. 2. Ограда из тесно вбитых кольев. 3. Северная птица, родственная чайке. 5. Драгоценный камень голубого или зеленоватого цвета. 7. Тонкая сетчатая ткань. 8. Шахтёрский город в республике Коми. 10. Движущаяся лестница. 11. Лёгкий двухколёсный экипаж без козел. 15. Деревянное здание упрощенной конструкции. Таким было жильё приезжих первостроителей метро. 16. Столица государства в восточной Азии. 17. Материал для тюбингов. 18. В ювелирных изделиях — узор, набранный из тонких, согнутых по рисунку узора, металлических лент или проволоки. 23. Минерал красного цвета, сырьё для получения ртути. 24. Сорт крепкого виноградного вина. 25. Начальник СМУ-7 в период строительства «Пушкинской». 28. Дерево семейства бобовых с кистями белых душистых цветков. 29. Минеральное вещество белого цвета, используемое скульпторами и медиками. 30. Колесо, которое передаёт движение приводному ремню.

Составил М. ПЕТРУНИН.

МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ

В метро — новый именной поезд

С 8 ноября по Замоскворецкой линии начал курсировать поезд «Народный ополченец», оформление которого обновлено к 65-летию битвы под Москвой. Вместо рекламы в вагонах расклеены плакаты, рассказывающие об участии народного ополчения в битве под Москвой и о работе метро в военное время. Кроме того, на всех вагонах этого поезда надпись — «Народный ополченец».

Реконструкция затянулась

Через два года на Цветном бульваре (рядом с Управлением Метростроя) снова будет Центральный рынок. История его реконструкции затянулась на 12 лет. В начале 1990-х рынок был признан морально и технически устаревшим, и его решено было реконструировать. Однако все уперлось в нехватку денег.

Лишь недавно было объявлено, что здание Центрального рынка отстроит ООО «Центральный рынок—Столичные гастрономы» за счет собственных и привлеченных средств.

В настоящее время на месте снесенного здания рынка сооружается подземная автостоянка. А потом будет возведен современный комплекс общей площадью более 32 тыс. кв. метров.

По заявлению городских властей на первом этаже должен разместиться продуктовый магазин площадью не менее 3 тыс. кв. метров. Он будет торговать, в том числе и по льготным ценам — для социально незащищенных категорий москвичей.

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 21.11.2006 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2310

Заказ № 1051