

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ПРИРОСТ ПУТЕВОГО БЕТОНА

Суммарная длина тоннелей центрального участка Люблинско-Дмитровской линии, где должен быть уложен путевой бетон, составляет 7609 м (без учета камеры съездов). К 19 февраля совместными усилиями пяти СМУ забетонировано 2354 м (чуть более 30 процентов): по левому тоннелю — 1258 м, по правому — 1096 м.

В ближайшие недели еще больше внимания надо уделить укладке путевого бетона в левом тоннеле, так как именно по нему уже в апреле должен начаться завоз крупного оборудования в обе СТП.

На февраль самое большое задание по путевому бетону в левом тоннеле получило СМУ-6 и из 300 плановых метров к 19 февраля отчиталось за 183 (61 процент). У СМУ-15 соответствующий процент выполнения 63,8, но план меньше — 180 м.

ОТДЕЛКА «СРЕТЕНСКОГО БУЛЬВАРА»

Участок Александра Шишкина из УСР ведет отделку станции «Сретенский бульвар» сразу в нескольких точках. Гранитное покрытие платформы выполнено примерно на одной трети ее площади. Над левым тоннелем монтируется зонт. Начата облицовка левой путевой стены — в работе первые 40 метров. Такую же заходку строители готовят для отделочников по правой стене. На них предусмотрено использование трех сортов камня. К 19 февраля бригада камнетёсов Виктора Матейковича на платформе завела цоколь опытного пилона.

СТАРТ «ЛОВАТА»

15 февраля, в соответствии с графиком, ротор ТПК «Ловат» врезался в торцевую стену монтажной камеры, начав проходку правого тоннеля от станции «Крылатское» к точке «D». Участку Виктора Попова из ТО-6 удалось всего за полтора месяца разобрать щит после завершения проходки левого тоннеля, перевезти по частям на исходную точку, по новой собрать и произвести его наладку.

ТОННЕЛЬ В ТОННЕЛЕ

Метрополитеновские стены, сооружаемые внутри правого Серебряноборского тоннеля силами СМУ-2, протянулись без малого на 400 метров. А дорожной плитой участок Владимира Артёмова из ООО «Тоннель-2001» закрыл их на длине 288 метров.

УЧЕБА БЕЗ ПЕРЕРЫВА

Продолжается обучение по вопросам охраны труда и промышленной безопасности руководящих инженерно-технических работников и специалистов ОАО «Мосметрострой» и его структурных подразделений.

15 февраля в актовом зале Управления Метростроя, в котором собралось 120 человек, очередную лекцию — «Правила устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением» — прочитал Ю.В. Буричев, главный государственный инспектор межрегионального отдела МТУ Ростехнадзора по надзору за оборудованием, работающим под давлением.

Им покоряется сталь

Пятый участок СМУ-9 базируется в промзоне на Газгольдерной улице (это в районе Карачарова, недалеко от Рязанского проспекта). Основная его задача в течение последних трех лет — изготовление стальных арматурных каркасов для «стен в грунте», которая широко применялась проектировщиками Звенигородской магистрали и Строгинской линии метро.

Обычная месячная программа участка составляет от 350 до 400 тонн каркасов. В иные дни отгружается до 26 тонн стальной продукции. Причем, делать это приходится преимущественно ночью, так как есть ограничение на перевоз по Москве длинномерных грузов в дневное время. То, что длиннее 12 метров, милиция тогда просто не пропустит. А на точке «D», например, стены демонтированных камер уходили вниз более чем на 30 метров. Почти такой же вертикальный габарит у стен, ограждающих котлован, где Серебряноборские тоннели строились открытым способом.

Так получилось, что технологическая новинка своего времени — «стена в грунте» — снова вернулась в Крылатское, где метростроевцы начали её активно осваивать почти двадцать лет назад. Тогда в составе СМУ-9 для её внедрения был организован специализированный уча-

сток № 8, который возглавил Александр Васильевич Захаров. Среди тех, кого он сам набирал для работы непосредственно на линии, оказался Юрий Николаевич Иванов, в 1988 году — бригадир электромонтажников, известный на Мосметрострое спортсмен и общественник. Ныне именно Иванов руководит пятым, каркасным, участком.

Вместе с Ивановым до сих пор трудятся несколько человек, еще до него пришедших на Газгольдерную, чтобы наладить производство арматурных каркасов на площадке, отведенной Мосметрострою по соседству с Карачаровским заводом. Один из этих ветеранов — опытный сварщик Владимир Михайлович Баранов, оставивший до переезда в Москву свой рабочий след даже на Байконуре.

Сейчас участок располагает двумя цехами. Первый из них Баранов возводил собственноручно и в его старых уже стенах продолжает собирать и варить каркасы, перемещая за смену тонны стальных арматурин. На длинный металлический стол заготовки подаются тельфером, но дальше раскладывать их и ворошить в соответствии с чертежом приходится уже вручную.

Баранов любит, как сам признался, работать на пару с кем-нибудь из новичков, обучая его с нуля, что-



Ю.Н. Иванов.

В.С. Белов.

Фото А. ПОПОВА

РЕПОРТАЖ С ГАЗГОЛЬДЕРНОЙ

мом начальника. Тогда им был Сергей Александрович Рогачёв, ныне в качестве заместителя главного инженера СМУ-9 курирующий участок. И Рогачёв, и Иванов сумели провести коллектив через трудные годы конца 90-х. Провести так, чтобы сохранить костяк, способный и нарастить численность участка, и справиться с напряженными заданиями последних лет.

Возобновление устойчивого финансирования позволило провести и техническое перевооружение. Главное новшество — переход от электродной сварки к полуавтоматической с помощью импортных аппаратов. Построили и новый цех, более высокий, что облегчило погрузку готовых каркасов в несколько ярусов.

— Оснащение у нас теперь великолепное, — считает бригадир сварщиков Виктор Степанович Белов. — С переходом на полуавтоматы качество сварки улучшилось. Теперь не нужно ставить специальных людей, чтобы сбивать окалину. Производительность труда поднялась, есть и эстетический выигрыш.

В справедливости его слов нетрудно убедиться там же: швы, которыми привариваются к каркасам многочисленные закладные детали, выглядят очень аккуратно.

До прихода в СМУ-9 Белов работал на заводе «Станкоагрегат», не пережившем рыночные реформы. Кадровый рабочий сохранил, однако, заводскую привычку к рационализации производства. На новом месте его предложения касаются не только процесса сварки. Он также придумал приспособление, упростившее обслуживание рубочных станков.

Позже Юрий Николаевич Иванов показал еще одну разработку Виктора Степановича. К каркасам она прямо отношения не имеет, но на атмосферу в коллективе, конечно, влияет. Имеется в виду тренажёр, изготовленный по идее бригадира и установленный нарядом с другими в спортивной комнате участка.

Разговор об этой стороне жизни не мог не зайти, так как СМУ-9 дав-

но славится на Мосметрострое спортивными успехами. И сам Иванов принял участие в трех видах прошлогодней спартакиады: в плавании, волейболе и стрельбе. А о том, что Юрий Николаевич был классным лыжником (кандидат в мастера спорта!), напомнил фотомонтаж на трех ватманских листах, оставшийся в кабинете после недавнего 50-летия Иванова. Несколько снимков там отображали спортивные увлечения юбиляра. Но я также обратил внимание на традиционный дембельский фотопортрет — при всех значках и лычках — бравого танкиста Юрия Иванова. И поскольку дело было накануне 23 февраля, спросил у него об армейском периоде его жизни.

Начальник участка рассказал, что на службу его призвали из СМУ-9. Учебу прошел в знаменитой Кантемировской дивизии, откуда был направлен в ГДР, где и находился до демобилизации. Среди тех, с кем в тот день довелось общаться, нашелся еще один бывший танкист — Виктор Степанович Белов. И он тоже служил за границей, в Чехословакии. Армейские годы Владимира Михайловича Баранова прошли в Кировской области, на одной из площадок Ракетных войск стратегического назначения. Сергей Александрович Рогачёв был, пожалуй, засекречен не меньше ракетчика Баранова, поскольку отдал два года войскам связи КГБ.

Не сомневаюсь, что на участке есть и бывшие пехотинцы, и бывшие артиллеристы. Там прошли армейскую школу практически все, за исключением разве что техника — Ирины Александровны Павличенковой. И работа у них мужская — с металлом. И квалификация подходящая: у двенадцати сварщиков восьмая категория, которую они подтверждают ежегодно.

Ближайшая их задача — к 7 марта закончить поставку каркасов для котлована ТПП, который механизаторы СМУ-9 готовят в Троице-Лыкове, на перегоне от точки «С» к станции «Строгино».

Юрий ПЕТРУНИН.



Заместитель главного инженера СМУ-9 С.А. Рогачёв и Ю.Н. Иванов. В.М. Баранов.



Трудный путь им пришлось пройти...

Ветераны Великой Отечественной... Честь и слава вам, победители! Вы — наша гордость!

Сергей Кузьмич Илюхин, бывший директор Черкизовского завода ЖБК... В семнадцать лет, в сорок четвертом, начался его боевой путь морского десантника на Севере, на полуострове Рыбачий. А его товарищи, начальник цеха художественного литья Иван Петрович Водолазкин и лепщик-модельщик Николай Филиппович Лизякин, первый свой бой приняли в сорок первом. Водолазкин, служивший в воздушно-десантных войсках, прошел с боями путь от Белоруссии до Эльбы. Стрелок Лизякин воевал на Юго-Западном фронте, в самом пекле, под Харьковом. У всех — тяжелейшие ранения.

Евгений Владимирович Кашеваров из СМУ-6 на фронте с августа сорок первого. Сначала служил матросом на корабле «Красное Знамя» Балтийского флота, затем — разведчиком-автоматчиком в морской бригаде. Был трижды ранен.

С сорок четвертого года на фронте Михаил Сергеевич Страхов, служивший командиром отделения в танковых войсках на 2-м Прибалтийском, и Михаил Иванович Сосин, которому, до октября сорок пятого, пришлось в Литве вести борьбу с «лесными братьями».

У каждого из ветеранов Великой Отечественной свой фронтовой путь, но каждый из них — победитель! И они, как никто другой знают, что каждый день войны — это битва за каждую пядь земли. Каждый день войны — это даты великих сражений. Это — летопись нашего народа.

Ветераны афганской войны... Сыны и внуки участников Великой



С.К. Илюхин, И.П. Водолазкин и его сын Виктор, бывший ракетчик, Н.Ф. Лизякин.



Е.В. Кашеваров, М.С. Страхов, М.И. Сосин.

Отечественной. Мужество, стойкость, героизм — эти качества они унаследовали от тех, кто сражался с фашизмом.

Боевой генерал Виктор Павлович Куценко... Он был советником при афганской армии. Обучал афганских солдат саперному ремеслу, восстанавливал дороги и мосты. Его участие в этой войне отмечено двумя орденами Красного Знамени и орденом Красной Звезды, но воинам-«афганцам» генерал-май-

ор Куценко известен еще и своими песнями, стихами:

*А я тоскую по Афгану,
Нет, не по проклятой войне.
Кривить душой, друзья, не стану —
Отрезок жизни дорог мне.
Тоскую я по тем мечтаньям,
Что шли со мною в каждый бой.
По встречам дружеским, желаньям,
По теплой фляжке круговой.
По тем дорогам раскаленным
Рискованных ночей и дней.
По чувствам, с детства окрыленным,
К Советской Родине моей.*

Электрослесарь-монтажник СМУ-4 Сергей Бандурин проходил службу в Шинданге, в зенитно-ракетном полку. Был военным водителем. И там же, в Шинданге, воевал его товарищ — проходчик СМУ-9 Виктор Кордубан. Он был снайпером горно-стрелкового батальона.

17 февраля воины-интернационалисты отметили 18-ю годовщину вывода войск из Афганистана.

На смену ветеранам идет молодежь. Спецназовцев, прошедших Чечню, запечатлел наш фотокорреспондент Александр Попов на одном из вечеров во Дворце культуры Метростроя. И тогда же он снял сияющих улыбками суворовцев, будущих защитников Отечества.

НИНА СОЛОВЬЕВА.



В.П. Куценко, С.Н. Бандурин, В.А. Кордубан.



СЕГОДНЯ — ДЕНЬ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА

Дорогие защитники Отечества!

Региональная общественная организация содействия социальной защите ветеранов Афганистана «Контингент» от всей души поздравляет всех метростроителей с праздником 23 февраля — Днем защитника Отечества.

Это праздник тех, кто на фронтах и в тылу защищал нашу Родину в годы Великой Отечественной войны. Это праздник тех, кто участвовал в локальных и военных конфликтах, сражался в Афганистане и в Чечне. Это праздник тех, кто посвятил себя армии, и тех, кто отслужил в ней срочную службу. Это праздник медиков, которые боролись и борются за жизнь, здоровье солдат и офицеров.

Над Россией звезды горят,
Пусть не всякий их с неба хватает...
Но в народе не зря говорят,
Что Отечество не выбирают.

Дорогие защитники Отечества! Желаем вам здоровья, счастья и благополучия, мирного неба. Низкий поклон вам за всё, что вы сделали для России.

Кто вспомнит Михаила Лазаренко?

Прошлой осенью, когда Московский метрострой отмечал свое 75-летие, был повод вспомнить не только о трудовых достижениях многотысячного коллектива — в те дни с гордостью приводились факты, свидетельствующие о значительном воинском вкладе строителей столичного метро в защиту нашей Родины. Более тысячи человек отмечены у нас боевыми наградами за свою смелость, за высокое воинское мастерство. При этом особым почетом и уважением окружены имена Героев. А их в летописи Мосметростроя на сегодня насчитывается 53: в том числе 52 Героя Советского Союза и один Герой России — Вячеслав Кротевич. Этого летчика наградили Золотой Звездой посмертно в 1993 году за подвиг, совершенный им во время Великой Отечественной войны. Тогда бывший инструктор метростроевского аэроклуба в воздушном бою над Балтикой направил свой загоревшийся ИЛ с бомбовой нагрузкой на вражеский корабль. За гибель самоотверженного летчика враг заплатил многократно.

Ради того, чтобы слава хотя бы посмертно осенила достойное имя, много усилий приложила группа энтузиастов, возглавляемая Александром Дмитриевичем Винокуровым, который стал инструктором метростроевского аэроклуба лишь на год позже Кротевича и лично знал многих будущих героев.

Это ему помогло, когда он вместе с А.Н.Фоминным и В.А. Копыловым подготовил в 1988 году к изданию уникальный альбом «Метростроевцы — Герои Советского Союза». Там представлено очерками и фотографиями 52 человека. Больше половины из них, включая и единственного дважды Героя Алексея Рязанова, составляют именно летчики — их ровно 30. И в подавляющем большинстве своем они обрели или укрепили крылья в метростроевском аэро-

клубе, хотя не все пришли в него непосредственно со строительства метро.

Итак, альбом отразил боевые судьбы целого созвездия отважных защитников Родины, так или иначе связанных с Мосметростроем. Но далеко не сразу сложилось это впечатляющее число — 52 Героя. Оно росло постепенно, по мере кропотливого изучения различных источников информации. Составители альбома использовали книги, вышедшие не только в Москве, но также в Ростове, Перми, Нальчике, Уфе, Ташкенте, Владивостоке. А до их развернутого поиска в «Метростроевце» за 9 мая 1971 года можно было прочитать такие слова: «До последнего времени считалось, что 26 метростроевцам было присвоено звание Героя Советского Союза. Но буквально в канун сегодняшнего праздника прибавилась еще одна фамилия — Александр Павлович Шипов, ныне генерал, работавший когда-то проходчиком на строительстве станции «Красносельская».

В той статье не сказано, как именно установили 27-го Героя, а в альбоме можно прочитать, что он был летчиком-истребителем, после Победы окончил две военные академии, летать учился в Ейской авиационной школе, куда поступил в 1935 году. Скорее всего, по этой причине Шипов раньше не попал в поле зрения Винокурова.

Листая более давние подшивки нашей газеты, можно установить, о чьих героических подвигах на Мосметрострое узнали задолго до 1971 года. Там встречаются фамилии тех Героев, кто после войны быстро восстановил связь с коллективом и участвовал в его жизни, встречаясь с молодыми строителями, приезжая в пионерлагерь, подобно Алексею Константиновичу Рязанову, Константину Яковлевичу Самсонову, Ивану Алексеевичу Вишнякову, Евгению Петровичу Меншутину, Анне Александровне Тимофеевой-Егоровой. И, конечно же, надо назвать славного моряка-подводника Александра Сергеевича Морухова, который уже в год Победы вернулся на Метрострой.

Но вот какой интересный факт выяснился после внимательного прочтения книги С. Потемкина и С. Владимировича «Третья очередь метро», изданной в самом начале 1945 года. Оказывается, тогда были известны только три Героя. Все они летчиками-комсомольцы, бывшие метростроевцы. Аркадий Чернышев погиб в марте 1944 года. Иван Королев, заслуживший Золотую Звезду в 20 лет, дожил до 60. А вот третьего — Михаила Лазаренко — нет даже в альбоме. Может быть, кто-нибудь из ветеранов что-то знает о метростроевском 54-м Герое?

ЮРИЙ ПЕТРУНИН.

Военный строитель

Виктор Максимович Жуткин — начальник метростроевского штаба по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям. До 2000 года был полковником запаса, достигнув 60-летия, стал по армейским законам полковником в отставке. Но не уходит в отставку память о лучших, самых плодотворных годах жизни, посвященных военной службе, укреплению оборонного могущества нашей Родины.



РЛС под Печорой.



Полтора года назад в одном из московских издательств вышла книга «Опаленные атомом...», включающая статьи и воспоминания военных строителей, участников создания Семипалатинского ядерного полигона. В число авторов включен и Виктор Максимович, служивший там с 1968 по 1974 год. Биографическая справка о нем проиллюстрирована парадной фотографией, которая сегодня производится в «Метростроевце».

Выпускник Белорусского института инженеров железнодорожного

транспорта (факультет ПГС) на первых порах получил распределение в трест «Калужтрансстрой», но уже через год был направлен в Восточный Казахстан. Там он в качестве начальника участка подключился к строительству в степи боевого ракетного комплекса в полном его объеме — с шахтами для пуска ракет, командными пунктами, хранилищем ядерных боеголовок и другими объектами инфраструктуры. И всё это было подвергнуто испытанию ядерным взрывом. Комплекс строился основательно, без какой-либо имитации. Лишь в момент испытания дежур-

ный персонал был замещен собаками. Поскольку в те годы наземные ядерные взрывы были уже запрещены, то основной заряд подрывали в скважине, а ударную волну имитировали дополнительным взрывом нескольких десятков тонн обычных взрывчатых веществ...

Пока шло строительство (а оно велось очень интенсивно — в иные сутки укладывали до 1200 кубов бетона), полигон жил своей обычной жизнью. Испытания велись по соседству с военными строителями и по четкой программе. Но возникали и нештатные ситуации. Например,

при одном из предварительных взрывов загорелся пласт угля, и из скважины вырвался могучий столб огня, опаливший чуть ли не полстепи. Давала о себе знать и радиация. Поэтому среди наград Виктора Максимовича Жуткина есть редкий значок, который вручается ветеранам подразделений особого риска.

Осенью 1974 года в жизни военного строителя начался новый этап, также связанный с новейшей военной техникой. Его подразделение, переведенное в состав 43-го Управления инженерных работ (УИР), должно было возвести около Печоры, что находится в республике Коми, радиолокационную станцию как часть системы предупреждения ракетного нападения (СПРН). Позже такую же станцию 43-й УИР строил в тайге под Иркутском. На этих важнейших оборонных объектах, возводимых впервые в мире, Жуткин последовательно прошел ступени от начальника планово-экономического отдела до начальника всего УИРа (возглавлял его пять лет — с 1983-го по 1988 год). Лишь в 1988-м опытный руководитель, испытанный экстремальными клима-

тическими условиями, ни разу за двадцать с лишним лет службы не живший в условиях хотя бы райцентра, получил назначение в Подмоскovie. Должность та же — начальник крупных объектов, и профиль тот же — спецстроительство по линии Министерства обороны.

В 1991 году полковник Жуткин, награжденный орденом Красной Звезды и многими медалями, уволился из рядов Вооруженных сил.

Долгое время он не мог никому даже в общих чертах рассказывать, что и где строил. Теперь о тех уникальных объектах пишут книги. И у нас есть возможность показать, как, например, выглядит та самая РЛС под Печорой. В качестве комментария стоит, наверно, сказать, что в левом пирамидообразном здании этажей больше, чем видно рядов окон. Его высота без вышек достигает 90 метров. Таким вкладом в оборонный комплекс России можно гордиться. И День защитника Отечества настоящий полковник Виктор Максимович Жуткин отмечает как свой праздник с полным на то основанием.

Юрий ПЕТРУНИН.

Граница

Виктор Васильевич Волков — метростроевец с более чем тридцатилетним стажем.

Участвовал в строительстве станций «Университет», «Ленинский проспект», «Водный стадион», «Калужская», «Нахимовский проспект», «Свиблово», «Боровицкая» и других. Но сегодня, в День защитника Отечества, он вспоминает годы службы в армии и войну.



В августе 2003 года, возвращаясь с дачи в Москву, я сел в вагон электрички, заполненный на четверть пограничниками со служебными собаками. Они ехали из Бородина в Голицыно. Мне стало интересно: нет ли среди них пограничников с заставы Бертек. Оказалось, что есть! Один! Алтаец из Кош-Агача. Из беседы с ним я узнал, что застава, на которой начиналась моя служба, по-прежнему существует. Стоит, как и десятки лет назад, на том же самом месте. Память снова вернула меня в далекое прошлое, на шестьдесят с лишним лет назад...

Как только мне исполнилось восемнадцать, 6 августа 1940 года, на второй же день призвали в армию. Рано утром, в погожий августовский день, я попрощался с матерью и направился в военкомат. Нас, новобранцев из Брянска и области, оказалось 87 человек. Во главе со старшим лейтенантом Кузнецовым, представителем 28-го Алтайского кавалерийского погранотряда, мы и отправились во второй половине дня в путь-дорогу.

В середине августа нас привезли в Бийск, на хозяйственную базу 28-го погранотряда, где переодели в военную форму, а гражданскую одежду, упаковав в мешки с индивидуальным клеймом, отправили на склад-хранилище до демобилизации. Потом открытыми (бортовыми) грузовыми машинами нас отправили по Чуйскому тракту в село Кош-Агач, в штаб 28-го Алтайского кавалерийского погранотряда.

Кош-Агач в переводе на русский — «Прошай, лес». Селение небольшое. Стоит на реке Чуе, на высоте 2000 метров над уровнем моря. Климат здесь суровый, резко-континентальный. Короткое, сухое и жаркое лето, длинная, суровая зима.

Два с половиной месяца я с товарищами обучался военному делу и навыкам по охране государственной границы. Признаюсь честно: с трудом давалась конная подготовка, не раз падал с крупной рыжей лошади по кличке Гладиатор, которая была здорово избалована начальником штаба отряда.

5 ноября 1940 годы мы принесли присягу, и в ту же в ночь на подводах нас отправили на заставу, а это — 60 километров пути. Все уже были при оружии.

Застава

Большая ровная территория. Река Ак-Алаха, берущая начало в Китае.

Грозное ущелье Канас, от которого до заставы — 18 километров. У входа в ущелье, помню, возвышались четыре громадных камня. За одной из этих глыб и прятался наряд. В ущелье стоял такой сильный грохот, что при разговоре мы едва слышали друг друга. Было еще одно ущелье, в 8 километрах от заставы. Здесь наряд укрывался в блиндаже, устроенном в горе. Местность перед ущельем была ровной, открытой, слегка покатой. Легко просматривалась даже на глаз, без бинокля.

Время от времени мы ходили в дозор в горы Буртеки, где находилось довольно большое озеро. Зимой оно было подо льдом. Шли на лыжах, 8 километров в гору, а потом с горы. По времени — это 40-50 минут...

В свой первый дозор я вышел через два дня после прибытия на границу. До сих пор переполнен гордостью при словах: «Есть выйти на охрану государственной границы Союза Советских Социалистических Республик!» Нас было трое. Шли по вехам — тропа из-за свежеевыпавшего снега не проглядывалась — на расстоянии 20 метров друг от друга. Луна, которая светила в начале пути, спряталась. Неожиданно слева от меня раздался сильный глухой шорох. Как и положено, по Уставу, я лег на землю. Но... метрах в двух-трех от меня взмыла вверх, неистово хлопая крыльями, стайка белых куропаток. Ситуация вроде бы смешная, но по нравственному кодексу пограничника насмешки и подтрунивания над товарищами на заставе запрещены.

Постоянные ветры, снегопады, минус 51 градус по Цельсию. В движении не замерзаешь, но стоит присесть, чтобы отдышаться, как тут же к телу подбегает мороз. Одевались тепло: нижнее байковое белье, верхнее шерстяное, ватные брюки, меховой жилет (шубная поддевка), шапка-

Старшина Виктор Волков — механик-водитель танковой роты. Город Горький. 20 августа 1946 года.

ушанка, башлык, полушубок, валенки, двое шерстяных портянок. И все-таки однажды я обморозился. Мы были в наряде вдвоем. На правую руку я надевал хорошую длинную, мехом наружу рукавицу, а на левую подходящей не нашёл. Пришлось взять короткую. Ветер на Буртеках дул справа, в долину. Когда поднимались в гору, он сильно не досаждал. А вот когда повернули назад, ветер обжигал и левую щеку, и запястье левой руки, которое, при работе с лыжной палкой, все время оказывалось открытым. Вот так и получил обморожение. Лекарей на заставе не было, лечился самостоятельно. Обмороженное место болело очень долго. Рана на руке затянулась только месяца через три-четыре, а шрам от нее исчез только к сорока годам. А как-то в яркий солнечный день я вышел в наряд без защитных очков и опалил глаза отраженными от снега лучами солнца. Глаза покраснели, появилась сильная резь, поднялась небольшая температура и головная боль. Лежал в кровати трое суток.

Из шести видов нарядов по Пограничному Уставу мы несли четыре. Часовой по заставе, дозор, секрет, дежурный по заставе. Боевой расчет в 20.00. Начальник ставил задачу по охране границы на следующие сутки. В начале вводная часть, оперативные сведения, где и какая банда, куда перемещается, затем виды нарядов и кто, где будет задействован. Каждый из нас имел свой личный номер. Начальник заставы называл номера, вид наряда, время. И были еще два хозяйственных наряда: рабочий кухни и дневальный конюшни.

Но на заставе мы не только ходили в боевые и хозяйственные наряды, с нами проводили военные занятия: конная подготовка, боевые стрельбы. Проходили и соревнования. Вспоминаю лыжную гонку. Мы должны были преодолеть на лыжах 10 км, 3 из которых — в противогазе, а затем трижды выстрелить по грудной мишени, отстоящей от огневого рубежа на 100 метров. Я хорошо прошел дистанцию, а мишень поразил двумя попаданиями.

Мне кажется, что я и сегодня помню все до мелочей. Казарма... Большое, просторное деревянное строение. Оно состояло из тамбура, прихожей, где мы, вернувшись из наряда, в присутствии дежурного по заставе снимали с себя оружие: винтовку, клинок, гранаты РГД-33 и запалы к ним, патроны — 240 штук, ракетницу, часы, бинокль. Оружие должно было отойти от мороза, тогда мы его чистили, смазывали и ставили в пирамиды. Здесь же, рядом с прихожей, была небольшая комната, где начальник заставы ставил задачу наряду, выходящему на

охрану границы, принимал доклад от старшего наряда по возвращении с границы. Далее — место нашего постоянного пребывания, с двумя рядами коек вдоль окон и большой голландской кирпичной печью, обшитой железом и выкрашенной в черный цвет. По вечерам обычно все бойцы собирались около нее и грелись.

За казармой следовала столовая с кухней, слева от нее красный уголок, маленькое, вечно пустующее помещение с патефоном на тумбочке и тремя-четырьмя заигранными пластинками. Каждый раз, когда я попадал туда, ставил пластинку, на которой грузинская певичка красивым голосом убеждала: «Там, высоко в горах, дом голубой построи».

Из окна этой комнаты была видна линия связи (столбы, провода), уходящая на соседнюю заставу. Запомнились они потому, что очень сильно гудели. Ими играл ветер, вечный спутник этих мест.

Заканчивалось здание заставы каптеркой, где находились теплые вещи для наряда: валенки, полушубки, тулупы, шапки, башлыки, варежки, сделанные самими пограничниками из шкуры горного барана мехом наружу, шерстяные портянки. Каптерка отапливалась отдельно, в ней всегда держалось тепло, вещи были сухими.

Чем питались пограничники? Застава находилась на высоте 3800 метров. Воздух разрежен до 82 процентов. Картофель здесь варился 8 часов, а мясо в два раза больше, к тому же оно никогда не проваривалось, не успевало. Ели полусырым, красным. Выдавали нам витамины в таблетках, сгущенное молоко, замороженные овощи. Продукты доставлялись в войлочных мешках, притороченных к спинам верблюдов.

На заставе была большая конюшня — на 40 лошадей, псарня для содержания служебных собак, дизельная электроподстанция, склады с продовольствием и фуражом — овсом и сеном для лошадей. Кстати, о собаках... По периметру территории заставы со всех четырех сторон была натянута проволока. На ночь спускали сторожевых собак. Псов черной масти. Огромные, лохматые, злые, они никого не щадили, слушались только собаководов.

Однажды, отслушавшая своё старая пограничная овчарка, которая питала ко мне особую любовь, увязалась со мной в наряд, что, в общем-то, являлось нарушением Устава. Внимание часового ничто не должно отвлекать от прямого его предназначения — слушать тишину и видеть воздух. Вглядываясь во тьму, я описывал круги вокруг здания заставы. Овчарка шла рядом, иногда пугаясь у меня в ногах. Шел третий час наряда. И тут я заметил необычное поведение собаки. Она, наострив уши, прижималась телом к земле и вытягивала морду вперед. Явно что-то чувствовала. Я

весь превратился в слух, пристально всматриваясь в темноту. Собака бежала вперед и возвращалась назад, пытаясь позвать меня с собой. Но разве мог я оставить пост? А утром, когда рассвело, были обнаружены следы волков. Волки в этих местах, сбившись в большую стаю, нагло бродили по замерзшей Ак-Алахе даже днем.

В конце февраля 1941 года я был направлен в Новосибирск, в школу младшего начальствующего состава.

Школа

Сойдя с бийского поезда в Новосибирске, я и мой напарник, алтаец, направившись в 9-й кавалерийский ремонтный полк, где находилась школа. Добираться долго: и на трамвае, и пешком. Полк располагался в конце Красного проспекта, у реки Ельцовки, обрамлявшей город.

Был конец февраля. Светило яркое солнце, лучи которого, отражаясь от белого снега, делали воздух синевато-прозрачным, удивительно чистым и звонким. Стоял легкий морозец. Еще не доходя до полка, услышали музыку. Каково же было наше удивление, когда увидели, как на огромном, обширном плацу, под звуки маршей, наездники отработывают парадную рысь лошади.

Лошади были дикие, степные, из Казахстана. Опытные наездники, как правило, башкиры или татары, делали из них строевых, кавалерийских. На это уходило одиннадцать месяцев. В полку было двенадцать конюшен на 100 лошадей каждая. Одна из них принадлежала школе.

Трижды в день старшина водил нас на конюшню. Обслуживание лошади состояло из ее чистки и кормления. Овес давался три раза, а сено — пять. Особое внимание уделялось уходу за ногами лошади. Она должна была быть хорошо подкована, иметь копыта правильной формы и без малейшего изъяна: наростов, трещин. После любой выездки ноги лошади растирались соломенным жгутом — тем самым разгонялась кровь. Жгутом растиралась и холка. После лошадей после выездки разрешалось только через час, не раньше. У меня была высокая, длинная кобыла гнедой масти с черными гривой и хвостом — Индейка. Резвая, она быстрее многих проходила паркур для рубки лозы.

Занимались в школе с великой охотой. Больше всего времени отдавали конной подготовке и спорту. В закрытом манеже отработывали учебную рысь, строевую рысь, галоп, вольтижировку. По воскресеньям нас обязывали соревноваться: проводили бега, народные игры на конях. Помню одну казахскую, национальную, когда надо было скормить своей лошади булку, слойку, кусок черного хлеба. Иной раз лошади эта еда не нравилась, и она

Даниловы... Звучит гордо!

Семья Даниловых — истинно метростроевская. А начало было положено в 1933 году Иваном Ивановичем Лезиным. Он приехал из Тамбовской области в Москву с женой и шестилетней дочкой Ниной.

Строительство метро набирало силу. Иван Иванович стал трудиться плотником-крепыльщиком на одной шахте с бетонщицей Татьяной Викторовной Федоровой. Жил с семьей в общежитии. Когда Нина выросла, она стала учиться в метростроевском училище, после окончания которого, в 1948 году, пришла в коллектив СМУ-8. А в пятьдесят первом, когда трудилась на строительстве станции «Белорусская»-кольцевая, познакомилась с проходчиком Валентином Даниловым.

Валентин Иванович Данилов родился 9 февраля 1927 года в деревне Шаховская Московской области, в крестьянской семье. Этот месяц у него юбилейный. Исполнилось 80!

Когда началась Великая Отечественная война, он учился еще в школе. В сорок четвертом был призван в ряды Советской Армии. Готовился на фронт, но так и не пошел. Сначала его направили в Калинин в отдельный учебный телеграфно-телефонный полк связи, а затем в Могилев, где он получил звание сержанта и стал командиром отделения. Службе в армии Иван Данилов отдал семь лет.

После демобилизации молодой, энергичный, полный сил и желания трудиться, он устраивается на Метрострой, в СМУ-8. В бригаде опытного бригадира Ивана Тимофеевича Левшина проходит серьезную школу. Как раз в то время коллектив вел проходку правого перегона к станции «Краснопресненская». Ему посчастливилось тогда поработать и с первоходчиком метро, умным, интересным человеком — Тихоном Агеевичем Фадкиным. А вскоре, на «Белорусской»-кольцевой он встречает свою судьбу по имени Нина.

— Мы вместе ездили после смены домой в электричке, — вспоминает Валентин Иванович. — Нина жила с семьей в коммунальной квартире в Лоси, а там



С сыном Евгением.

Нина Ивановна и Валентин Иванович в день золотой свадьбы. Январь 2002 года.

же — в палаточном городке. Рассказывал ей по пути, как мерзнем с ребятами каждую ночь. Она меня жалела и приглашала на вечер в гости — погреться у их семейного очага.

Она его за муки полюбила... Валентин Иванович, смеясь, подтверждает, что все именно так и было. За муки! А он ее за доброту, отзывчивость и щедрость души. Даниловы прожили вместе 55 лет. Еще один юбилей этого года! Веселую свадьбу сыграли в январе пятьдесят второго. И с тех пор, по выражению главы семьи, друг без друга — никуда! Всё в их жизни поровну: и радости, и печали.

На строительстве станции «Алексеевская» Валентин Иванович участвовал в скоростной проходке, когда за смену бригады давали по семь погонных метров. На «Октябрьской», на участке Казимира Станиславовича Янчев-



Музыканты-виртуозы СМУ-8: балалаечник В.И. Данилов, баянист Н.Н. Грызухин, с мандолиной — В.С. Медведев.

После смены. Александр Данилов — четвертый слева.

ского, его назначили бригадиром проходчиков. А самые памятные станции — «Тургеневская» и «Шукинская» — здесь Данилов работал рядом с таким асом своего дела, как начальник участка Евгений Антонович Черненко. СМУ-8 возглавлял в ту пору талантливый инженер и умелый руководитель Юрий Павлович Рахманинов.

Называя имена людей, которые оставили в сердце теплые о себе воспоминания, Валентин Иванович назвал и моего мужа, Александра Сергеевича Ключникова, которого помнит начальником смены и участка, председателем профкома... Мне было приятно услышать такую характеристику: «Это добрый, честный, отзывчивый человек, влюбленный в Метрострой. Это знающий свое дело специалист, к которому всегда можно обратиться за помощью и советом». Спасибо вам, Валентин Иванович!

Но ведь и о самом Данилове можно сказать то же самое. Трудолюбивый,



Граница

Окончание, начало на стр. 3

выбрасывала ее изо рта... Тогда наездник должен был съесть эту булку сам, иначе снимут с соревнований.

На нас всегда засматривались городские жители, и мы этим очень гордились. Любили похвалиться: тщательно подогнанная одежда, до зеркального блеска начищенные сапоги и шпоры, которые натирала пучком белой стальной проволоки. Как-то мне было поручено отвезти донесение в штаб округа. Штаб находился в центре города, недалеко от Главпочтамта. Я взнуздal белого коня, припустил его галопом, обгоняя трамвай на удивление пассажирам, следившим за мной из окон вагона.

В «секрете»

Устав пограничной службы преподавался только устно, никаких записей делать не разрешалось, все тонкости мы должны были запоминать на слух. Для того чтобы их усвоить основательно, начальство школы создало учебную границу. Ею был объявлен правый берег реки Ельцовки. Берег круто обрывался к реке с высоты трех-четырех метров, он был безлюдный, пустынный, поросший молодым листовым лесом. Вдоль берега проделана тропа длиной 6–8 км. Но было и еще одно место, где мы несли учеб-

ную службу — «секрет». Оно находилось в двух километрах от моста через Ельцовку. То был кустарник, из которого мы наблюдали за аэродромом. Место открытое, северная окраина города. Вот в этих кустах, в «секрете», я отсиживал временами по 4–6 часов, совершенно не подозревая о том, что вернусь сюда через девять лет и стану жителем северного поселка.

А наше стрельбище находилось в 18 километрах севернее Новосибирска. Обычно на него выезжали рано утром всей школой, на конях. Возвращались к часам 17–18 вечера, измученные, усталые.

Оглядываясь назад, могу сказать, что из всех лет, которые я прослужил в армии, годы, проведенные в школе, самые лучшие. Они дали мне такую великолепную военную подготовку, с которой я нисколько не уступал офицерам. Не случайно, будучи в звании старшего сержанта, был назначен старшиной батареи 45 мм орудий в артдивизионе 222-го армейского запасного полка 70-й армии.

После завершения обучения в школе младшего начальствующего состава Западно-Сибирского погранокруга почти весь наш выпуск, более 20 человек, направили на стажировку в пограничный полк, где нас поставили на должности младших командиров. А с сентября 1941-го по ноябрь 42-го я служил в 29-м Минусинском кавалерийским погранотряде на заставе

«Золотая» в Саянах. Уже несколько месяцев шла война.

О начале войны между Германией и СССР я услышал, находясь в Бердске, в военных лагерях. День 22 июня 1941 года был очень ветреным и пыльным. Нас строем вывели на лагерьный плац, где висел на столбе единственный репродуктор. В полном молчании мы слушали речь Молотова...

106-я стрелковая дивизия формировалась из пограничников. В ходе боев, а начало было положено на Курской дуге, дивизия пополнялась все семь раз. Потом она перестанет считаться пограничной — основной ее состав сложит свои головы на фронтах Великой Отечественной. И все-таки... на знаке дивизии так и остался часовой у пограничного столба. А теперь, к сожалению, и от Московского совета ветеранов 106-й Забайкальской Дnepровской дивизии никого не осталось, только один человек — это я.

Виктор Васильевич Волков свой боевой путь начал на Курской дуге помощником командира взвода роты противотанковых ружей. Потом прошел Белоруссию. В феврале сорок пятого из Польши был направлен на учебу в танковое училище в городе Буй, где и встретил долгожданную победу.

Метростроевцы на лыжных трассах

В повседневной жизни обитателю большого города может не хватать движений, ощущения борьбы, да и просто свежего воздуха. И всё это человек получает на лыжных трассах, что делает этот зимний вид спорта исключительно привлекательным, гуманным занятием. И очень хорошо, что около тридцати метростроевцев в февральские выходные дни не поддались инерции и понатной усталости, а взяли лыжи и присоединились к большой армии любителей спорта, участвовавших в традиционных соревнованиях «Лыжня Москвы» и «Лыжня России».

К месту старта наших спортсменов доставляли в шикарном автобусе, который выделил для них Терком профсоюза работников Мосметростроя.

4 февраля конечным пунктом был Олимпийский центр лыжного спорта, находящийся у платформы Планерная, а через неделю автобус доставил наших лыжников в Дмитровский район, в окрестности Яхромы.

Как мы все помним, снег этой зимой выпал очень поздно. Тем не менее, организаторы соревнований успели подготовить неплохие трассы. А дистанция в обоих случаях была только одна — 10 км.

И на Планерной, и около Яхромы в 11.30 в небо взвилась сигнальная ракета, и огромная масса спортсменов

ли «Площадь Ильича».

Александр Валентинович Данилов, 1952 года рождения, отслужив три года на Северном флоте, пришел по совету отца в СМУ-8 и сразу же попал на участок Леонида Степановича Лобова, который вел проходку левого перегонного тоннеля от станции «Волоколамская», впоследствии законсервированной. Вот здесь он и получил первое «подземное крещение», испытав на себе, что такое пльвун. Сегодня, возвращаясь в прошлое, Александр, прежде всего, вспоминает людей, у которых учился, набирался опыта, на кого равнялся. Лучшими из лучших, по его словам, были бригадиры И.С. Сидоров, А.А. Репейко, М.И. Забытин, А.Д. Смирнов, М.Н. Шувалов, Д.В. Селиверстов, А.С. Суханов, И.М. Бородин и, конечно же, его отец — Валентин Иванович Данилов. Кстати, в этот список можно включить и родного дядю Александра — Ивана Ивановича Данилова, только он трудился бригадиром проходчиков в СМУ-5.

«Полянка», «Площадь Ильича», «Чертановская», «Цветной бульвар», «Римская» — это всё его стройки. И еще был второй выход «Маяковской». Правда, здесь Александр трудился на поверхности.

Евгений Валентинович Данилов, 1956 года рождения, свой путь проходчика начинал на «Площади Ильича», на участке И.И. Майструка. А пришел он тоже, как его отец и брат, после службы в армии, которую проходил в Прибалтике. Десантник! Так что в семье Даниловых — представители сразу нескольких родов войск.

Сегодня, в День защитника Отечества, Нина Ивановна будет поздравлять своих мужчин с праздником. И к ней, конечно, присоединятся четыре внуки. И коллектив СМУ-8, который от души желает семье Даниловых здоровья, счастья и благополучия.

Не знаю, возьмет ли сегодня в руки Валентин Иванович балалайку или гармонь, чтобы порадовать близких, но знаю, что когда-то со своими товарищами — самодеятельными музыкантами из СМУ-8, он занимал на конкурсах в ДК Метростроя призовые места.

Оксана КЛЮЧНИКОВА,
ветеран СМУ-8.

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 20.02.2007 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2531

Заказ № 060