

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ИДЁТ ЗАВОЗ ОБОРУДОВАНИЯ

«Ночные окна» в работе Люблинской линии метро продолжают использоваться для завоза оборудования, которое обеспечит нормальное функционирование станционного комплекса «Сретенский бульвар». Из электродепо «Печатники» туда доставляются барабаны с кабелем, с этой недели начали завозить секции эскалаторов для пересадки на «Тургеневскую». К выходу в свет этого номера газеты в распоряжение Мосметростроя поступят так называемые горбатые секции, и тем самым завершится комплектование первых двух эскалаторных машин из четырех.

ОТДЕЛОЧНИКИ В СЕРЕБРЯНОМ БОРУ

Участок Николая Мухина из УСР занимается отделкой тоннелей Краснопресненской магистрали по всей их длине — от рампы до рампы. По состоянию на 24 сентября камнем было облицовано 6 тысяч квадратных метров поверхностей из 11 тысяч. Каркасы для крепления панелей из краспана, которые идут выше гранитного цоколя, смонтированы на 70 процентов. На рамповых отрезках камнетёсы приступили к установке гранитной крыши парапета.

СЕМИНАР ПО ОХРАНЕ ТРУДА

На Центральных профсоюзных курсах МФП 19 сентября проведен однодневный семинар по охране труда и промышленной безопасности. На учебу были приглашены директора, главные инженеры или их заместители, работники службы техники безопасности, председатели профсоюзных комитетов всех структурных подразделений ОАО «Мосметрострой». Вел семинар заместитель главного инженера Метростроя Ю. К. Святухин.

Участники семинара прослушали курс лекций по вопросам финансирования мероприятий по профилактике производственного травматизма, обязательного социального страхования и расследования несчастных случаев, а также промышленной безопасности и инженерной экологии, трудового законодательства, практики разрешения трудовых споров. Полученные знания были подкреплены практическими занятиями. Перед метростроевскими специалистами выступили и ответили на многочисленные вопросы руководящие работники Комитета общественных связей Правительства Москвы, Регионального отделения Фонда социального страхования Российской Федерации, юридической службы МФП, Рострудинспекции, представители компаний «Новые технологии» и «Левит Нутрио».

«МЕТРОСТРОЕВЕЦ» НА 2008 ГОД

Продолжается подписка на первое полугодие 2008 года.
Если вы хотите получить нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроевец» прежний — 24264 в каталоге российской прессы «Почта России». Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации — 188 руб. 46 коп., до востребования — 185 руб. 64 коп., до квартиры — 193 руб. 86 коп.
Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы. В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев — 198 руб. 12 коп.



Фото А. ПОПОВА

А мимо пролетают поезда...

Средний зал станции «Сретенский бульвар» пока с трудом просматривается во всю свою длину. Перспективу перекрывают бытовки и кладовки, ящики с мраморными плитами и другими материалами, ещё не поднятые вверх фигурные детали зонта, кабельные барабаны. Да и освещение еще очень неравномерное. Здесь одновременно работают участок Александра Ивановича Шишкина из УСР, участка Виктора Альфредовича Борка и Дмитрия Владимировича Колесова из СМУ-4, субподрядчики из ООО «Стальконструкция». Генподрядный седьмой участок СМУ-5

(около месяца тому назад им стал руководить Олег Иванович Лещенко) давно уже в основном сосредоточен на обоих пересадочных узлах. Но и он представлен на платформе — бригада Ивана Клавдиевича Шкабаро обеспечивает на ней

порядок и необходимые рабочие условия.

Гранитное покрытие пола до пуска будет защищено толстыми листами картона. А что касается мраморной облицовки пилонов, то можно сказать, что она, наконец, сдвинулась с места. По состоянию на 19 сентября сразу 13 пилонов из 30 находились в разной степени готовности. Еще несколько из остальных обрастали металлическими каркасами. И лишь к пяти или шести пилонам, что завершают правый ряд со стороны пересадки на «Чистые пруды», слесари Стальконструкции еще не приступали. Их трудности связа-



Начальник седьмого участка СМУ-5 О.И. Лещенко.



Мастер из УСР Н.Ю. Арапов.
Гранитчик И.А. Никитин в начале пересадки на «Чистые пруды».



Отделочники в среднем зале станции «Сретенский бульвар». Наклонный ход, соединяющий Люблинскую и Калужско-Рижскую линии.

НА ПУСКОВОМ ОБЪЕКТЕ

ны, прежде всего, с последствиями здешнего долгостроя, который привёл к разбросу геометрических параметров основных конструктивных элементов станции. Поэтому многие типовые детали каркасов на месте требуют трудоёмкой индивидуальной подгонки. Потом это, конечно же, отражается и на отделочниках.

Николай Юрьевич Арапова, мастера с участка Шишкина, мы встретили около одного из пилонов, где как раз заводили самый нижний ряд плит. Он с удовлетворением отметил, что в последнее время людей у них прибавилось — перешли с «Трубой», вернулись из отпусков. Самая свежая новость — гранитчики получили возможность облицовывать лестничные марши, поднимающиеся с платформы к пересадке на «Чистые пруды».

При нас опытейший отделочник Игорь Александрович Никитин (метростроевский стаж более четверти века) размеренными ударами киянки подгонял к месту очередную плиту пятой или шестой ступени. На шум поездов Люблинской линии, проходящих за временными ограждениями то слева, то справа, он никак не реагировал. Но в подсознании они все равно, наверно, отмечаются всеми строителями отставшей (пусть даже по объективным причинам) станции.

А мимо пролетают поезда...

Окончание, начало на стр. 1

Итак, гранитчик Никитин поднялся до пятой ступени. Можно сказать, что ровно столько шагов к своему окончательному, эксплуатационному виду сделал весь пересадочный узел. Причем, первых шагов, так как с одного участка пересадки к стволу ещё идет порода. Это субподрядчики из Транстоннельстроя, соорудившие натяжную камеру, расширяют конец выработки под установку затвора. А в машинном зале, который частично заходит в подплатформенные помещения «Чистых прудов», буквально накануне было сделано неприятное открытие, потребовавшее приезда из Метрогипротранса начальника отдела комплексного проектирования № 1 Ларисы Васильевны Ромадиной.

Вот что имеется в виду. Когда новый субподрядчик СМУ-5, бригада Элдара Парцвани из СМУ-10, вскрывала старую, еще с первой очереди стяжку, то вместо железобетонной плиты обнаружила под ней насыпной грунт, а сбоку — вообще пустоту. На что же опираться колонны новых конструкций? Скорее всего, придется подчищать открывшийся объем, предположительно, камерона и заполнять его бетоном, что называется, до упора. И на всё это, конечно, потребуются дополнительное время.

А Олег Иванович Лещенко по-прежнему должен ориентироваться на



Продолжение среднего зала «Тургеневской».

очень близкий срок — 1 октября по графику в наклоне, соединившем «Сретенский бульвар» и «Чистые пруды», надо начинать бетонные работы.

Кстати сказать, его длина больше, чем у второго наклона — 63 кольца по 0,75 м против 47. А пересадка на «Тургеневскую» находится к тому же в более выигрышном положении — хоть сейчас в этот наклонный тоннель можно завозить эскалаторные секции. Однако в привычный порядок действий приходится вносить отдельные поправки — прежде секций должен занять свое место затвор, детали которого пока размещаются на платформе, перед входом на будущий эскалатор.

Владимир Борисович Киреев, горный мастер с участка Лещенко, рассказал, что на этом наклоне и рядом с ним задействованы бригады Александра Сидоровича Корсакова и



Арматурщики из СМУ-5 В.Г. Малов и А.В. Астахов.

Александра Владимировича Готовцева. Они завершили профилировку гребёнок и отшлифовали, что положено; забетонировали фундамент для лебёдки, с помощью которой монтажникам предстоит поднимать по частям и устанавливать затвор. А

в тот день занимались сборкой бетоновода и готовили арматурный каркас колонн, предназначенных для закрепления затворной рамы.

Над этими будущими колоннами пока вдвоём трудились метростроевский ветеран Валерий Геннадьевич Малов, строивший еще станцию «Площадь Ногина», и новобранец СМУ-5 Андрей Владимирович Астахов, у которого, однако, за плечами 22 года «подземки». По арматурной части у бывшего шахтера из Ростовской области опыта маловато, и он внимательно присматривался к приёмам своего напарника.

Даже пешком подниматься по

сов. Тем временем бетонщики СМУ-10 настраиваются на возведение внутренних конструкций.

В одном из трех ходков пересадки, пробитых над действующим тоннелем, начата разборка верхних тубингов обделки. Мы же воспользовались ходком, где из-за металлоизоляции пока приходится сгибаться чуть ли не вдвое. Зато потом открылся внушительный простор подходов коридора, продолжившего средний зал «Тургеневской». Там тоже, как на платформе «Сретенского бульвара», с двух сторон слышны поезда, только уже Калужско-Рижской линии.

На первых метрах этого коридора субподрядчики из Транстоннельстроя монтировали опалубку для бетонирования начального лестничного марша. Бетон они будут получать через проем в обратном своде, выходящий в одну из подходов штолен.

Если стоять там спиной к «Тургеневской», то справа видны пересадочные ходки, а напротив них, в левой стене коридора, просматриваются перспективные выработки, уже защищенные металлоизоляцией. Они пригодятся для проходки большого наклона, который, в конце концов, должен дать новой станции собственный выход на поверхность. Пока в пределах Тургеневской площади даже место для этого выхода окончательно не определено. Соответственно, и о конкретных сроках речь еще не идет. Зато есть твердое задание — достроить оба пересадочных узла и ввести «Сретенский бульвар» в строй действующих до конца текущего года.

Юрий ПЕТРУНИН.

Без травм и аварий



Общезитие УПЦ.

метрострое» и другими нормативно-правовыми актами, о чём говорит такой важный факт, как отсутствие в коллективе в течение последних семи лет случаев производственного травматизма.

На хозяйственном содержании и техническом обслуживании жилых зданий и других объектов положительно сказывается, как отметили комиссия, стабильность коллектива — у нас нет текучести кадров. Технический персонал следит за своевременным обучением работников безопасным методам работ, электробезопасности, промышленной и пожарной безопасности. Специалисты прошли аттестацию, постоянно совершенствуют свою деловую квалификацию.

Своевременно утверждаются проекты по экологии. На каждом объекте оформлены уголки охраны труда, пожарной безопасности и другая наглядная агитация. Коллективы участков КСУМа принимают активное участие в смотре-конкурсе на лучшую бригаду, победители отмечаются денежными премиями, что стимулирует работу и других подразделений.

Комиссия выразила уверенность в том, что небольшие недочеты, отмеченные в ходе проведенной проверки, будут ликвидированы. Самое главное её пожелание — и в дальнейшем коллективу ЗАО «КСУМ» работать без травм и аварий.

Людмила ТИТОВА,
инженер по охране труда
ЗАО «КСУМ».

В Москве началось строительство самого высокого здания в Европе

Во вторник, 18 сентября, состоялась церемония закладки первого камня в основание самого высокого здания в Европе — 612-метровой башни «Россия» на территории Международного делового центра «Москва-Сити». Строительство должно быть завершено в 2012 году.

Проект башни разработан выдающимся британским архитектором лордом Норманном Фостером. Реализацией проекта занимается компания «СТ Тауэрс» во главе с Шалвой Чигиринским. Объем инвестиций в проект может составить около 2 миллиардов долларов.

Небоскреб «Россия» спроектирован в форме трёхгранной пирамиды. Башня, общая площадь которой 470,9 тыс. кв. метров, будет своего рода городом в городе. В ней разместятся и офисы, и гостиницы, и жилые апартаменты, и магазины. Будут здесь и многочисленные общественные помещения. Предусмотрены парковки для автомобилей. И в то же время башня органично связывается с Большим Сити, с городом благодаря тому, что имеет выход к станции метро и Третьему транспортному кольцу. Архитектор считает, что пирамидальная форма придаст сооружению, с одной стороны, элегантность, с другой — максимальную устойчивость. Переплетение металлических конструкций, обилие стекла и света придадут его облику легкость.

Впрочем, не все в Москве согласны с мнением знаменитого архитектора. Депутат Мосгордумы Михаил Москвин-Тарханов считает строительство 600-метрового «монстра» градостроительной ошибкой влас-

тей. «Эта башня дорогая, сложная в эксплуатации и одним своим именем будет привлекать террористов», — заявил он на конференции по высотному строительству, состоявшейся в этом году в Москве. По мнению депутата, «здания свыше 100 метров — это пустые амбиции». Против строительства «России» выступают также жители близлежащих к «Сити» пятиэтажек. Они уже десять лет ложатся спать под звук отбойных молотков и свет прожекторов и не хотят, чтобы их мучения продолжались лишние пять лет.

Основная проблема 600-метрового небоскреба заключается в отсутствии СНиПов. Новые строительные нормативы, принятые в 2005 году специально для реализации программы «Новое кольцо Москвы», содержат требования к объектам высотой от 75 до 400 метров. «С технической точки зрения пределов высоты не существует. Однако потребуются индивидуальные расчеты, которые приведут к удорожанию себестоимости строительства и увеличению сроков», — говорят эксперты.

Сам Норманн Фостер был готов увеличить размеры своего небоскреба до 1000 метров в тех же границах отведенного в «Сити» участка. Ему интересно стать автором самого высокого здания не только Европы, но и мира, переплюнув ОАЭ (807 метров) и Тайвань (508 метров). Однако для российской стройиндустрии даже 600 метров — уже подвиг. Руководителям проекта придется озаботиться закупкой сверхпрочных бетонов, пластичной стали, спецматериалов для отделки фасадов, не говоря уже о системах обеспечения безопасности и супертехнике, позволяющей вести работы на такой заоблачной высоте.

Однако Ю.М. Лужков уверен, что строители справятся с поставленной задачей, и в положенный срок в ММДЦ «Москва-Сити» вырастет самое высокое здание в Европе.

Сотрудничество Москвы с Норманном Фостером не ограничивается одним уникальным сооружением. С его участием проектируются комплекс в Зарядье, на месте снесённой гостиницы «Россия», развлекательный центр в Нагатинской пойме.

Чтобы зимой было тепло

В апреле КСУМ разработал мероприятия по подготовке жилого фонда к осенне-зимнему периоду 2007–2008 года.

К этому важному делу в организации всегда подходили серьезно и ответственно, а в текущем году работа велась в условиях жесткого контроля со стороны городских органов управления и технических служб. Все графики сдачи объектов по поручению мэра Москвы Ю.М. Лужкова контролировались руководителями префектур и управ.

Конечно, в предвыборный год и в год нового назначения Ю.М. Лужкова мэром Москвы не обошлось без политической подстраховки, однако инженерно-эксплуатационная служба КСУМа как всегда была на высоте и не подвела ни Метрострой, ни правительство Москвы.

Собственными силами КСУМ осуществил ремонт инженерного оборудования зданий, провел частичную замену задвижек, кранов, вентилялей, трубопроводов, подготовил, испытал и сдал по актам ОАО «МОЭК» теплофикационное оборудование. В срок выполнены работы по обеспечению теплового контура зданий: двойное остекление, ремонт и замена дверных полотен на лестничных клетках и в лифтовых холлах, ремонт кровли, консервация поливочных (уличных) водопроводов и многое другое, что обеспечивает нормальное функционирование жилищ в зимнее время года.

Комиссией КСУМа совместно с МОЭК и жилищной инспекцией округов производился осмотр и приёмка выполненных работ, составлены акты по готовности систем отопления зданий. Затем в управах районов были утверждены паспорта готовности объектов к осенне-зимней эксплуатации, которые уже в середине августа получили все жилищные объекты КСУМа.

Особенно слаженно трудились коллектив участка № 1, который успешно справился с подготовкой к зиме трех крупных зданий общежитий в Новокосине. — Нам пришлось в этом году очень напряженно работать, — говорит начальник участка Валентина Юрьевна Кузнецова. — Каждый шаг контролировался, действия дублировались, отчёты шли вовремя. И результат налицо.

Сергей ГРИШИН.



В день пуска станции «Трубная» Александр Николаевич Кормушин с телевизионного экрана отчитывался за весь коллектив. Во всяком случае, на канале ОРТ мы увидели именно его лицо, показанное крупным планом, и услышали именно его коротенькое, но достаточно ёмкое интервью. Надо сказать, что это не дебютное выступление заместителя главного инженера СМУ-8 по телевидению. Первое было еще в школьные годы, когда он стал одним из победителей математической олимпиады. Ну а в последнее время его не раз снимали и во время строительства второго выхода «Маяковской», и в ходе сооружения «Трубной». У телевизионщиков глаз наметанный. Они сразу видят фотогеничное лицо. Но в данном случае дело не столько в его внушительной внешности, а в том, что Александр Николаевич тот самый человек, который знает эту стройку от «а» до «я», потому что начинал здесь начальником участка. Так что тележурналисты обратились как раз по адресу.

Надо признать, что и для газеты «Метростроевец» Александр Николаевич оказался настоящей находкой. Явившись в назначенное время в СМУ-8 для беседы, мне не пришлось задавать ему многие заготовленные для интервью вопросы. Надобность в этом отпала, как только Кормушин показал, а потом и прочитал мне рукописный текст своих воспоминаний о строительстве станции «Трубная». Этот экскурс в прошлое, написанный им буквально за несколько дней до пуска, и предлагаем сегодня читателям. Итак, мемуары по «Трубной»...

Освоение базовой площадки «Трубной» пришлось на время строительства станции «Цветной бульвар» Серпуховско-Тимирязевской линии метрополитена, когда коллективом СМУ-8 руководил В.И. Ефимов, главным инженером был Э.И. Заливако, участки возглавляли такие корифеи, как А.С. Лобов, Н.Ф. Грызухин, а первыми сменными были В.В. Максимов и И.В. Бойков. Тогда, в 1984 году, на этой промежуточной площадке находился старый дом, отведенный под контуры участка № 1, и один башенный кран.

Вплотную к строительству станции «Трубная» Люблинско-Дмитровской линии коллектив приступил в 1990 году. И началось оно с сооружения ствола шахты № 941 и надшахтного комплекса: бункерной и тельферной эстакад, главной вентиляционной установки, компрессорной, подъемной машины. С монтажа башенного крана для складирования и подачи материалов, лебедок для лесоспуска. С сооружения материальной скважины и ряда помещений для нормальной жизнедеятельности шахты.

Ствол проходили новым для метростроения способом. Сначала соорудили железобетонную рубашку, с помощью которой произвели заполнение пустот, создавая целостность стен по всему периметру обнаженной поверхности, потом возводился сам ствол под защитой этой конструкции. В результате работа была выполнена идеально. Весь период эксплуатации ствол оставался сухим, что создавало определенный комфорт для строителей.

В конце 1991 года участок № 1, который я возглавлял, приступил к сооружению подходов выработок



с выходом на трассу и на сооружение кабельно-вентиляционного коллектора.

В июне 1992 года сделали расщепку, и наши высококвалифицированные бригады И.С. Сидорова, Н.С. Егорова, Н.М. Денисова, Н.Д. Семенова начали проходку правого перегонного тоннеля. В августе мы шли уже двумя забоями, применяя буровзрывной способ. Но если в правом тоннеле использовался тубингоукладчик, то в левом — лебедки, а затем легкий укладчик на рельсовом ходу. Собрав в правом тоннеле 42 кольца, а в левом 55, мы вплотную подошли к зоне ограничения буровзрывных работ. Над сводом наших тоннелей, на расстоянии всего 2,9 метра находилась лотковая часть тоннелей, прилегающих к действующей стан-

ции «Цветной бульвар» Серпуховско-Тимирязевского радиуса. Это были самые опасные участки проходки, которые требовали высокой квалификации от специалистов всего СМУ. Все наши службы работали четко и слаженно. Главным энергетиком в те годы был Б.А. Неймышев, главным механиком — Д.Д. Константинов. Непосредственно на участке «командовали» механики С.Г. Пешков и Н.П. Ларин, а под их умелым руководством трудилась опытная бригада слесарей-монтажников Н.О. Мухачева. И хотя уже тогда начались серьезные перебои в поставке механизмов и запчастей, нашим механикам каким-то образом все-таки удавалось выходить победителями из сложных ситуаций и выполнять план.

Среди «пассажиров» габаритки — Игорь Иванович Колдунов, Александр Николаевич Кормушин, Олег Николаевич Мельников и другие. Август 2007 года.



Начальник участка И.В. Бойков, генеральный директор СМУ-8 Н.А. Сорокин, зам. главного инженера А.Н. Кормушин, технический директор В.В. Максимов.

Начало девяностых — тяжелейшее время. Время больших потерь. Перебои с поставкой тубингов привели к тому, что было принято решение идти только одним правым тоннелем. Снижение заработной платы стало тем самым разрушительным моментом, когда в поисках лучшей жизни от нас стали уходить квалифицированные работники. В это время начальник СМУ Н.А. Сорокин и главный инженер В.В. Максимов делали все возможное и невозможное, чтобы сохранить коллектив и лицо легендарного СМУ-8, история которого началась в 1931 году.

А на участке тем временем наша работа полностью зависела от тубингов. Когда их не привозили, рабочие уходили домой. Но если в пятницу была обеспечена поставка, бригады выходили на смену и в субботу, и в воскресенье. Вместе с механиком участка Лариным мы работали в основном в дневную смену. Вечер и ночь делили горные мастера И.В. Бойков и С.И. Старчиков.

В августе 1993 года смонтировали первые прорезные кольца правого станционного тоннеля, а в мае 1994-го его проходку закончили. До остановки всех забоев в связи с прекращением финансирования были собраны 250 из 287 колец КВК, 19 колец СТП и полностью — БТП.

Участку № 1 было поручено и освоение стройкомплекса вестибюля «Трубной». Проходку наклонного хода осуществлял участок № 3 А.Е. Коновалова, где механиком был Ю.З. Алимов. Наклон сооружался в труднейших гидрогеологических условиях с перекачкой реки Неглинки. Сооружению этого участка большое внимание уделяла Дирекция строящегося метрополитена. Инспектор Г.М. Деньгин очень профессионально и технически грамотно отслеживал и оценивал ход гидроизоляционных работ, которые были выполнены с отличным качеством.

С 1995-го по 2000-й мы работали эпизодически. Следующие пять лет объект был законсервирован. Здесь оставался только обслуживающий персонал, чтобы поддерживать вентиляцию, откачивать воду... Организация в это время осваивала другие виды городского строительства.

Новый этап для «Трубной» и СМУ-8 начался 3 сентября 2005 года. Причем, начался он в совершенно новых экономических условиях, с новыми людьми. Конечно, костяк остался. Это в основном те, для кого Метрострой является не просто местом работы, а самой жизнью. Остались люди, которые не испугались невзгод, не прельстились заманчивыми предложениями на стороне.

Да, мы потеряли немало квалифицированных рабочих. И сейчас, кроме нашей кадровой бригады Николая Сергеевича Егорова, в коллективе трудятся в основном вахтовики. Но, имея за плечами уже немалый стаж в СМУ-8, они стали настоящими профессионалами-метростроевцами. В числе таких — бригады В.А. Акимочкина, С. Е. Соболева, А.Н. Круковского...

От Дня города 2005 года, когда мы возвратились на объект, до Дня города 2007-го — ровно два года. Этого времени хватило, чтобы станция, наконец, увидела своих пассажиров. А они ее. Я считаю, что «Трубная» — одна из красивейших станций Московского метрополитена. И каждый из нас, кто участвовал в ее строительстве, испытывает настоящую гордость.

На станции работали три участка: станционный комплекс соорудил коллектив под руководством И.В. Бойкова, ему же, при поддержке субподрядчиков из СМУ-10, пришлось сооружать и пересадку, на СТП и БТП трудился участок С.В. Мерзликина, на вестибюле, «знаменитом» своими выматывающими перекадками, работал участок Н.Г. Файзрахманова. Все поставленные задачи были решены успешно.

«Трубная» — большой отрезок жизни. Даже если не брать во внимание тот период, когда работы были заморожены, но и тогда эта стройка существовала. И мы привыкли к ней настолько, что уже и расставаться жаль. «Сколько лет терпели жители района! 17 лет перед их глазами был строительный забор!» — слышал я высказывания на пуске. Теперь забора нет. И в истории СМУ-8 перевернута еще одна страница...

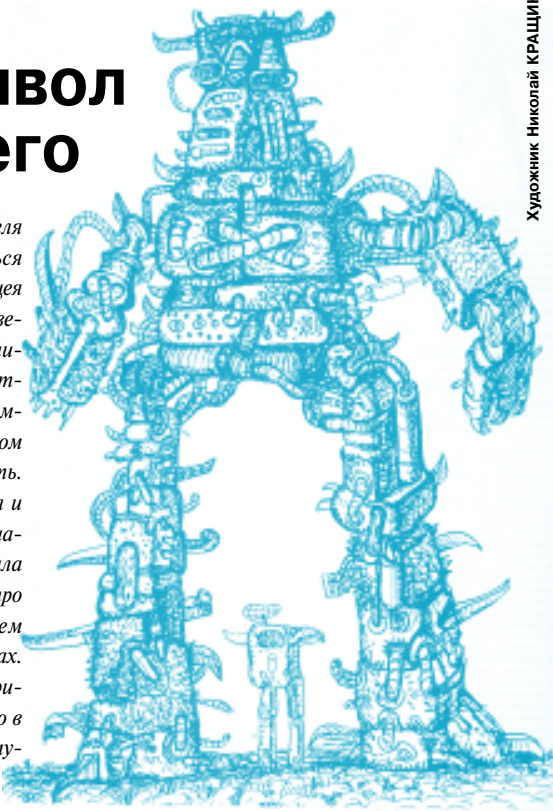
Перевернута страница и в жизни Александра Николаевича Кормушина, куратора вступившей в строй действующих станций «Трубная». Кстати, в следующем году он отметит свое метростроевское тридцатилетие, в которое вместился достаточно длинный, если перечислять, список его строек. А первые шаги были сделаны на «Бабушкинской», где он, в ту пору студент-вечерник МИИТа, трудился в бригаде проходчиков Каширкина. «Площадь Ильича», «Чертановская», «Полянка», «Цветной бульвар» и еще участие в пуске «Римской» и «Дубровки». Можно вспомнить еще и перегонные тоннели между «Нагорной» и «Нахимовским проспектом», «Тимирязевской» и «Дмитровской», в Орехове-Борисове... Вторые выходы «Белорусской» и «Маяковской». Можно назвать Кутузовскую развязку и Лефортовские тоннели, спортивный центр в Филях и фитнес-центр в Митино, развлекательный комплекс на «Новослободской» и реконструкцию целого ряда пешеходных переходов. Одним словом — настоящий строитель, которому есть что показать и на земле, и под землей.

Теперь, когда пусковой период позади, казалось бы, можно и расслабиться. Правда, сам Александр Николаевич к этой передышке относится скептически. У коллектива СМУ-8 новые объекты: вестибюль и наклонный ход станции «Достоевская», шахта № 946 — перегонные тоннели и камера съездов за «Марьиной Рощей». И его главная стройка — реконструкция среднего зала «Маяковской». Так что... Будем ждать новые мемуары.

Нина СОЛОВЬЕВА.

Кощей как символ будущего

У стороннего наблюдателя вполне может сложиться ощущение, что фигура Кощея Бессмертного после многовекового пребывания исключительно в пространстве детских сказок начинает каким-то непостижимым образом перемещаться в реальность. Только в журнале «Химия и жизнь» его дважды упоминали за неполный год: сначала вышла большая статья про Кощеево царство, затем рассказ о его любовных делах. Уже под зиму 2006 года пришло сообщение о том, что в Тверской области создан музей Кощея.



Художник Николай Крайнин

Исторические сведения о личности этого персонажа противоречивы: от того, что он был эдаким героем-любовником, до того, что Кошеем был не кто иной, как король остготов Германрих, который за свои сто с лишним лет жизни успел попутать не одно поколение славян. В связи с этим возникает настоятельная необходимость восстановить историческую справедливость и разобраться, кто он такой — Кощей Бессмертный и где его царство. Не надо долго рассуждать, достаточно внимательно и беспристрастно прочитать сказки. И тогда станет ясно, что это царство — будущее, а сам Кощей — его символ.

Как ни странно, этот персонаж, ставший главным антигероем русских сказок, в общем-то, ни в чем особо криминальным замечен не был. Да, женщин он похищал, но никого не убивал и селения не разорял, в отличие от того же Змея Горыныча. Интерес гостя из будущего к женщинам понятен, ведь женщины — лучший медиатор, лучший посредник между расами и культурами.

Именно такая кража происходит в сказке «Кощей Бессмертный». Три сына царя были на возрасте, как вдруг Кощей унес их мать. (Мать не упоминается ни в качестве супруги, ни в качестве царицы. Просто — мать.) Судя по возрасту

детей, пожилую женщину. На поиски отправляются сыновья. Двое. Обычные незатейливые мужики попадают в сложное положение: находят некое странное, похуже на гору сооружение, а проникнуть внутрь не могут и кружат вокруг, пытаясь найти вход. Ситуация практически неразрешима.

Вот тут в игру вступает третий сын. Он, в отличие от своих братьев, поименован. Во многих культурах существует традиция давать детям имя, которое обозначает не что иное, как слово «вождь». В Европе такие имена — Регина, Карл, Василий. Есть мнение, что Олег и Ольга — это варяжское «хельги», опять же вождь. Легендарный же Иван-царевич скорее всего ведет свою этимологию от китайского (вспомним трехсотлетнее присутствие на Руси монголов-воинов с китайцами-чиновниками) титула ван — князь, то есть в дословном переводе получается «князь И».

С самого начала проблемы Ивана приобретают нечеловеческий характер, например, лошади падают на колени, едва он кладет руку на седло. И только странное, подземное, закованное в чугуны цепи конеподобное существо признает его за хозяина, после чего начинается поход. В дальнейшем царевич постоянно манипулирует многопудовыми

металлическими объектами, в основном чугунными, начиная с входного элемента, позволяющего проникнуть в гору, и кончая принадлежностями Кощея. Мать, которая при этом присутствует, ничуть не удивлена. Она-то знает, что Иван — киборг, в изготовлении которого сама принимала участие. Поэтому объяснимо поведение старших сыновей, которые оставляют Ивана на развалинах Кошеева царства, а сами, прихватив мать и случившуюся там же царевну, отправляются домой.

Но сказка есть сказка, и заканчивается она как положено — триумфом Ивана и его женьбой на царевне. Вот только представить их совместную супружескую жизнь можно лишь в том случае, если царевна также принадлежит к роду киборгов с их многопудовыми забавами.

Другая сказка, в которой появляется Кощей, называется «Царевна-лягушка». Там прямо сказано, что зона действий Кощея находится совершенно в ином пространстве-времени. До появления царевны-лягушки информации о нем не было, а если и была, то признавалась недостоверной. Кстати, в сказке сама лягушка названа дочерью Кощея.

История началась со стрельбы. Выход участников в исходную точку сам по себе знаменателен. Их трое, а направлений только два — вдоль и поперек. Первый попадает в зону действия менеджмента — боярский двор, у второго — торгово-промышленная палата, купеческий двор. А что третий — человек, лишенный направления? Куда же ему? Лишен направления, лишен и места — его стрела попадает в болото. Болото — там, где нет ни воды, ни земли. (Очевидно, перемещение идет не в пространстве, а во времени.) Встреча с лягушкой оказалась полным потрясением для неопытного юноши. Лягушкой она ему показалась из-за цвета и гладкости скафандра: была необходимость защититься от местной атмосферы. Так Иван-царевич в этой сказке оказался контактером, соединяющим настоящее и будущее. Иначе говоря, он свел вместе, сам того не ведая и не желая, два типа цивилизаций — патриархальную и технократическую.

Итак, конфликт: три тура отборочных соревнований. Состязаются натуральный тип хозяйствования с развитым машинным производством — ситуация для первого заведомо проигрышная. Создать в сжатые сроки (а на выполнение задания давалась только ночь), что-либо значительное и качественное без приме-

нения сложной технологии невозможно. Первые два тура прошли при подающем преимуществе пришельцы. Местные девушки, потрясенные и раздвоенные, с трепетом ожидали ее прибытия на третий тур.

Появление было обставлено с невероятной помпезностью. Необязательный конечно, но производящий впечатление шум да грохот экипажа насмерть перепугал и прислугу, и гостей. Двигатель, работая на неочищенном бензине, а возможно, на самогоне, непрерывно детонировал. А проблемы с очисткой, видимо, решены не были, или очищенный выпили.

Ну вот и сама гостя. Роскошная фигура, над которой трудились лучшие тренеры, затянута в платье из умопомрачительной ткани под названием «лягушачья кожа». Макияж такой, что румяна да белила, нанесенные на вполне симпатичные, с чистой и нежной кожей мордашки молодух вызвали ассоциации с нелепо раскрашенными куклами. Бедные девушки просто стогорали от стыда. И во все глаза смотрели за тем, что делает гостя. А та демонстрировала способности переработки вторичных отходов. Да так ловко и весело, что все были совершенно очарованы.

Девушки тоже попробовали — собственно, ради них всё и было привезено. Но без навыков и знания сложной техники получилось не очень ладно. Гости перепачкались, а пострадавший царь ругался совсем не царскими словами.

А что же царевич? Он знал, что жена его забирается каждый вечер в скафандр, который он ненавидел, боялся и называл лягушачьей кожей, и дышит там какой-то гадостью. Она объясняла, что местный воздух ей вреден, но он не верил. Как может быть вреден такой замечательный, теплый ветерок, напоенный ароматами трав и цветов! Кому он может повредить? И царевич решает на отчаянный шаг. В огонь всю эту воюющую гадость. И проветрить после, открыть все окна...

А царевна, увлеченная обучением своих новых подружек, совсем не замечала времени, да и отсутствие мужа ее не очень тревожило. Но в любом случае ей уже было пора. Она осознала, что звучит сигнал тревоги. Практически исчерпав все ресурсы, она добралась до дома и только тут поняла весь ужас происшедшего. Времени осталось только на аварийное десантирование. Успелишь крикнуть свой адрес в Кошеевом царстве даже без надежды, что он его пой-

В КОНЦЕ НОМЕРА

мет. Царевич понял только одно — она в плену у Кощея. Кошей — враг! Ну что же, он сумеет победить любого, даже самого сильного врага.

Специфика изложения состоит в том, что оно идет как бы от лица Ивана-царевича. Он может рассказать только то, что понял, и так, как понял. А в его понимании царевна-лягушка была послана в наказание за то, что оказалась умнее своего отца — Кощея Бессмертного. По-видимому, в расчете на то, что за три года жизни в болоте она поглупеет. Так прикидывал простодушный Иван-царевич.

Сначала надо было сообразить, где искать. А пройти надо было весь эволюционный путь, всю последовательность биологических превращений, которая ведет к игле как основе технократической цивилизации. (Забавно, что сейчас на экранах телевизоров мы часто видим эксперименты по клонированию, в которых игла оплодотворяет яйцо.)

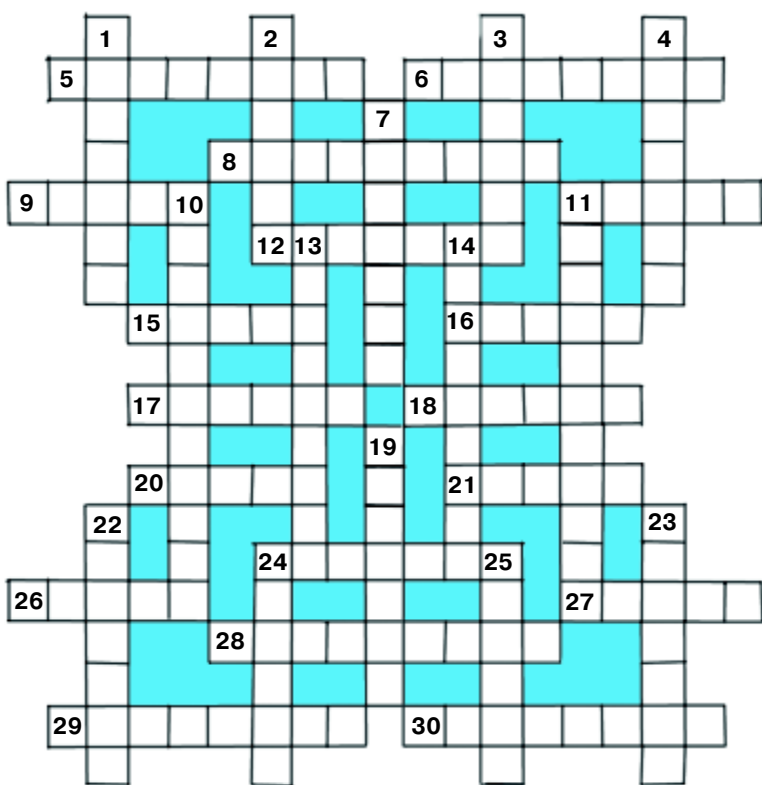
Царевич оказался весьма упорным, наблюдательным и изобретательным бойцом. Он сумел расшифровать все сигналы, все указательные знаки будущего и добраться до царства Кощея. Темп или темпоральность Кощея задается последовательностью «дерево-заяц-утка-яйцо». Для того чтобы догнать Кощея, царевичу пришлось использовать последовательность более жесткую, состоящую исключительно из хищников — «медведь-волк-коршун-щука».

Царство Кощея его ужаснуло. Грохочущее железо, забытое бледными людьми, каменные коробки, бесстыдно вздымающиеся вертикально вверх, прямые и острые углы улиц, зданий, машин и механизмов. Воздух, который незаметно ступился, стал сизым, насытился отвратительными запахами, и Иван-царевич понемногу стал задыхаться.

И вот, когда в руки к нему попала игла — фаллический стержень этого невыносимого мира, инструмент искусственного оплодотворения и массового изготовления людей, Иван не стал сомневаться.

И сломал. Остановились машины, рухнули здания, загорелись нефтяные и газовые фонтаны, погас свет, и затихли все шумы. И когда сгорело все, что могло гореть, и осела пыль, стало ясно, что будущее перестало существовать. Пошло новое время, где день сменяет ночь, зима — лето, а затмение происходит в постелях.

Александр АСТРИН.



Ответы на кроссворд, напечатанный 7 сентября

По горизонтали: 4. Метан. 6. Бензин. 8. Волхов. 9. Габаритка. 12. Пуск. 13. Пожар. 14. Плуг. 19. Жириновск. 20. Авангард. 21. Подвески. 22. Анархист. 25. МАКС. 26. Сайра. 27. Баян. 31. «Яблочно». 32. Петипа. 33. Прикуп. 34. Скука.

По вертикали: 1. Некрасов. 2. Партизан. 3. Кетчуп. 5. Ковчег. 7. Нрав. 8. Веки. 10. Остоженка. 11. «Планерная». 15. Пилон. 16. Осака. 17. Квант. 18. Просо. 23. Таблетка. 24. Практика. 25. Миксер. 28. Нептун. 29. Тяга.

Кроссворд

По горизонтали: 5. Общее название для фармацевта, провизора, рецептара. 6. Пришедшее с Запада название первой ученой степени. 8. Город в Татарии, на берегу водохранилища. 9. Начальник строительства № 10 (СМУ-6), под чьим руководством была введена в строй станция «Октябрьская». 11. Место впадения реки в море, озеро, другую реку. 12. Один из знаков монархической власти. 15. Тонкая гляцевитая хлопчатобумажная ткань. 16. Основа для вышивки по клеткам. 17. Инструмент для захвата мелких, скользких предметов. 18. Принадлежность какого-нибудь, например кухонного, обихода. 20. Лиственное дерево из семейства ивовых. 21. Этим понятием определялось пополнение метростроевских рядов вплоть до перестройки. 24. Химическое соединение, содержащее водород. 26. Тонкая хлопчатобумажная ткань, широко применяемая в медицине. 27. Духовой музыкальный инструмент самого звучного тембра. 28. Дочь короля. 29. Российская легкоатлетка, завоевавшая «золото» на последнем чемпионате мира, проходившем в Осаке. 30. Сценическая специальность Анны Павловой.

По вертикали: 1. Лопатка для перемешивания и растирания краски, для заделывания щелей. 2. Половина диаметра. 3. Старинное название ученика школы. 4. Рабочий инструмент спортивного судьи. 7. Воинское снаряжение типа лат, кольчуги. 10. Станция метро, которую СМУ-7 построило рядом с железнодорожной платформой Нижние Котлы. 11. Высшее учебное заведение. 13. Народный артист СССР, певец, в 1954–64 г. главный режиссер Московского театра оперетты. 14. Слоистый пресованный материал. 19. Цветная продольная нашивка на воротнике форменной одежды. 22. Ближайшая к Земле точка лунной орбиты. 23. Кустарник с черными несъедобными плодами. 24. Военный корабль, выполняющий охранные и разведывательные задачи. 25. Юная красавица из «Алых парусов» А. Грина.

Составил М. ПЕТРУНИН

МЕТРОПОЛИТЕН

Чип спешит на помощь

Московский метрополитен начал продажу проездных бесконтактных билетов Ультралайт на календарный месяц. Как сообщает пресс-служба Метрополитена, бесконтактные билеты можно купить во всех кассах Метрополитена с 18 числа текущего месяца по 8 число следующего месяца. Билеты типа Ультралайт имеют ограниченное число поездок — 70. Стоимость проездного составляет 540 рублей.

Первые билеты, которые не нужно было пропускать через турникет, на 10, 20 и 60 поездок, появились еще в январе этого года. Они доказали преимущества перед магнитными проездными. Новые смарт-карты более надежны и устойчивы при длительном употреблении, поскольку отсутствует механическое взаимодействие между билетом и считывающим устройством. Они имеют высокую степень защиты информации и полностью исключают возможность подделки. К тому же бесконтактный чип сбрасывает в 3–4 раза быстрее магнитного билета, что увеличивает пропускную способность турникетов.

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 25.09.2007 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2350

Заказ № 646