

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

ЧЕКАНКА ИДЕТ ПО НАРАСТАЮЩЕЙ

Общая длина перегонных и станционных тоннелей пускового участка Люблинско-Дмитровской линии — от «Чкаловской» и почти до «Достоевской» — составляет 8400 метров. Из них к концу мая чеканка тоннельной обделки осуществлена на длине 1870 метров. При этом майское задание (310 метров) выполнено на 100 процентов. На июнь запланировано намного больше — 480 метров. И дальше темпы чеканки должны нарастать, чтобы в октябре выйти на уровень 600–700 метров в месяц, а в марте 2007 года все закончить.

Пока чеканятся преимущественно левые тоннели, в которых последняя сбойка намечена на 10 июля. Также на левом перегоне между станциями «Трубная» и «Сретенский бульвар» участок Александра Невина из СМУ-15 сдал первые 250 метров своего тоннеля под укладку пути.

ОТДЕЛОЧНИКИ ПРИМЕРИВАЮТСЯ К «СРЕТЕНСКОМУ БУЛЬВАРУ»

Руководители УСР Мосметростроя, с нетерпением ожидающие момента, когда можно будет вплотную заняться отделкой станций центрального участка Люблинско-Дмитровской линии, побывали на 939-й шахте. С участием генподрядчиков из СМУ-5 велась прикидка: с чего начинать, как подавать материалы, где разместить людей.



На снимке, сделанном П.С. Семеновым, (слева направо): начальник производственно-технического отдела УСР В.И. Виноградов, заместитель главного инженера СМУ-5 В.И. Жердев, главный инженер УСРА С. Петренко и директор УСРА А.И. Мышенков.

СТЕНЫ И ДОРОЖНАЯ ПЛИТА

Усилиями участка Георгия Чергулия из СМУ-2 основание стен метрополитена в левом транспортном тоннеле, проложенном под Серебряным Бором, доведено до 553-го кольца, что соответствует 1106 метрам. За 1 километр продвинулись и сами стены, в которых пойдут поезда Строгинской линии.

Боковые опоры для дорожной плиты и саму плиту, являющуюся перекрытием для метрополитеновского тоннеля, продолжает армировать и бетонировать участок Андрея Павленко из ООО «Тоннель-2001». По положению на 29 мая опоры были доведены до 481-го кольца обделки, а плита — до 469-го и там готовилась к бетонированию очередная 12-метровая заходка. Значит, в самом начале лета длина плиты, разделяющей большой тоннель на два уровня, составит 950 метров.

На параллельных курсах

Четвертый участок СМУ-1, работая в качестве субподрядчика СМУ-5 на шахте №939, прокладывает перегонные тоннели от станции «Сретенский бульвар» в сторону «Чкаловской», двигаясь навстречу бригадам СМУ-6. И в левом тоннеле должна предположительно в середине лета произойти сбойка, после чего по всем левым перегонам центрального участка Люблинско-Дмитровской линии — от 938-й шахты до 942-й — возникнет единое подземное пространство. Последний разрыв трассы по состоянию на 22 мая составлял порядка 80 метров. Из них на долю СМУ-1 (если граница не будет передвинута) приходилась лишь одна четвертая часть, что даже при работе с лебедкой не так уж много.

На первых порах, прошлой осенью, четвертый участок работал только на левом перегоне, где своими силами был открыт и оборудован забой. А после Нового года, когда СМУ-5 полностью сосредоточилось на строительстве пересадочных узлов, оно ушло из правого перегонного тоннеля, успев продвинуться в нем на 59 метров. Продолжить начатое дело поручили тому же СМУ-1. Так участок, которым руководит Николай Полосухин, получил возможность вести проходку сразу в двух местах, идя параллельными курсами.

Этот коллектив был сформирован в прошлом году, по существу, заново — в основном из числа тех строителей, кто на точке «D» соорудил демонтажные камеры. В нем и сейчас насчитывается не более десятка опытных метростроевцев. В большинстве же это вахтовики, приезжающие в столицу преимущественно из шахтерских городов Ростовской области. Впрочем, кроме них на участке имеются представители и других наших угледобывающих районов. Сам начальник участка — из Кузбасса, на шахтах которого пять с половиной лет трудился горным рабочим очистного забоя. Общий же его подземный стаж достиг двадцати лет. Старший мастер Александр Пахомов полтора года назад перебрался в Москву из Воркуты: шахта, работу на которой он совмещал с учебной в столичном институте, вышла из строя, так как на ней разгорелся неукротимый подземный пожар.

Так что в качестве субподрядчиков на 939-ю шахту пришли люди, выдавшие, что называется, виды. Но специфику метростроения они в большинстве своем представляли лишь в самых общих чертах...



Машинист электровоза С.С. Антропов и откатчик В.И. Щенев.



Фото А. ПОПОВА



Члены бригады В.Д. Смыкова (слева направо): Е.А. Денисов, И.И. Гамза, М.В. Кравцов (звеньевой), В.В. Ротарь, Ю.М. Гуреев и Е.А. Минаев.

Начальник четвертого участка СМУ-1 Н.В. Полосухин.

Старший мастер А.Н. Пахомов и бригадир проходчиков М.Ш. Шокиров.



ВЕСТИ СО СТРОЕК

— Когда в забое левого перегона пришло время старта, — рассказывает Николай Полосухин, — мы реально могли рассчитывать на опыт лишь одного нашего проходчика, которому раньше доводилось монтировать обделку с помощью лебедки. Это был метростроевец с четвертьвековым стажем Михаил Шокиров. Он на личном примере обучил основным приемам одного из ростовчан Василия Смыкова, очень восприимчивого к тому, что он еще не знает. А дальше пошло по цепочке. Сейчас Шокиров возглавляет бригаду, которая ведет проходку в правом тоннеле. А в левом его место занял Смыков. И вот он уже показывает результаты лучше, чем были при его наставнике. При той же лебедке мы установили план на месяц в 26 колец. И вся бригада постоянно настроена на его выполнение. На июнь ей останется сделать около половины месячной программы. Правый забой нам удалось оснастить новой техникой. Тут и взятый в лизинг тубингоукладчик, и породопогрузочная машина, и электро-

Названное начальником участка майское задание по правому перегону — смонтировать сорок колец — мне представилось, мягко гово-

ря, совсем незавышенным. Николай Валентинович пояснил, что техника получена сравнительно недавно и проходчики со временем, конечно, нарастят темпы.

Побывав потом в обоих забоях, можно было понять, что на правом перегоне, не смотря на его хорошую оснащенность, работать все-таки труднее — мешает значительный водоприток. А дальше, как считает бригадир Михаил Шокиров, будет «еще хлеще». Но он относится к этому спокойно, можно сказать, по-философски. Также и к тому, что новички не сразу начинают понимать и делать все как надо.

— Без трудностей никакая серьезная профессия не дается, — считает он. — Как меня в свое время учили — с терпением и старанием, так и я учу. Не меньше года надо, чтобы человек хоть как-то освоился у нас. И потихоньку к этому мы движемся. А вот есть в бригаде братья Синябрюховы — это золотые ребята. Они уже совсем переселились в Москву. Еще до Метростроя смогли где-то набрать опыта и чувствуют себя увереннее остальных.

Братьям вообще легко — им не надо искать общий язык, они уверены друг в друге. Однако, и простое товарищеское чувство локтя много значит, особенно на подземной работе. Когда Александр Попов в левом забое сделал общий снимок бригады Смыкова, шахтеры сокрушались, что в кадр не попал Андрей Гугуев,

который по стажу со своими 18-ю годами уступает лишь Юрию Гурееву (20,5 лет «подземки»). Звеньевой Михаил Кравцов сказал, что все они не просто земляки по своей Белой Калитве, а живут на соседних улицах и знают друг друга с детства. Некоторые являются шахтерами в третьем, а то и в четвертом поколении. Но уголь в их краю перестали добывать...

На метростроевских объектах им многое нравится — не так глубоко и, значит, не жарко, просторно. Правда, зимой были простои из-за проблем с откаткой — на один ствол приходилось несколько организаций.

С восстановлением ствола шахты №733 заботы о порожняке уже не так тревожат бригадиров и мастеров. К тому же, пока механическая служба СМУ-5 ремонтировала старый ствол, участок Полосухина в кабельно-вентиляционном коллекторе уложил двухколейный рельсовый путь со стрелочным переводом. Он послужит еще несколько месяцев, так как по правому перегону проходчикам СМУ-1 предстоит еще одолеть порядка 250 метров. Они же, пробив фурнель на горизонт Сокольнической линии, пройдут еще 70-метровый кабельный коллектор. А бригада, которая вскоре дойдет до сбойки в левом тоннеле, новая работа уже обещана на шахте №943 или в Марьиной роще.

Юрий ПЕТРУНИН.

Из поколения пятидесятников

Сколько планерок было в жизни Виктора Фроловича Пантелеева! Сколько раз он, в прошлом начальник участка, докладывал о текущих делах на стройке, о проблемах и трудностях, успехах и победах... Но в этот весенний день, 15 мая, планерка для него была необычная. Коллектив Тоннельного отряда № 6 провожал Виктора Фроловича на заслуженный отдых. Уходил последний из поколения пятидесятников, а их тогда на строительство № 100 только из Таманской дивизии пришло более трехсот человек.

Бравые гвардейцы-таманцы появились в Москве, у ветхого домика за номером десять на улице Разина вскоре после ноябрьского (1951 года) парада на Красной площади, где большинство из них в седьмой раз за время службы прошагали стройными рядами мимо Мавзолея В.И. Ленина. Адрес конторы они узнали от представителя Метростроя, который приезжал в часть незадолго до демобилизации.

— У большинства из нас отцы погибли на фронте, а матери из деревень писали, чтоб мы искали работу в городах. В колхозах денег не платили, даже одеться было бы не на что, — рассказывает Виктор Фролович. — Вот так все вместе и поехали на улицу Разина. Встречал нас Василий Дементьевич Полежаев. Он сам решил: кого оставить, от кого отказаться. Станет человек проходчиком или нет, начальник определял по наитию, каким-то своим внутренним чутьем.

Виктора Пантелеева, его друга Михаила Першина, с которым они вместе служили в одном взводе, в одном пулеметном расчете, Александра Худякова, Азата Каримова, Виктора Рождественского, Анатолия Беляева Полежаев принял без вопросов. Направил на закрытый объект в центре Москвы, на проходку стволов, в бригаду к Василию Панфилину или, как называли его ребята, дяде Васе. Закаленный метростроевец, он многому научил их. Поначалу молодые, косая сажень в плечах, таманцы над бригадиром подшучивали, вот, мол, метр с кепкой. А Панфилин в работе был ас, настоящий специалист своего дела. И наставник строгий — дисциплину в бригаде поддерживал армейскую, даже перекуры запретил. Только вот его подопечные, хоть и привычные с детства к непосильному труду на колхозных полях, к метростроевским трудностям приспособиться никак не могли.

— В шахте столько воды, что и две резины не спасали, да и жить приходилось первое время в конторе: кто на полу спал, кто на столах, — вспоминает прошлое Виктор Фролович. — Повесили ребята носы, ворчать стали: «Как на каторге». А узнав о наборе на авиационный завод в Кунцево,



написали заявления на увольнение и пошли к Полежаеву. Василий Дементьевич рассадил всех вокруг стола: «Вы чего испугались, воды?» И стал рассказывать о себе, о первой очереди, о своем бригадирстве, о не легком житье-бытье, как на учебу бегал в тапочках. Пристыженные, мы скомкали и выбросили свои заявления...

А вскоре Полежаев направил многих из них на курсы мастеров, по окончании которых Пантелеев и Першин пошли учиться дальше — в метростроевский техникум.

На строительстве станции «Фрунзенская» Виктор Фролович сначала был проходчиком, потом бригадиром, а затем и мастером.

— Иван Алексеевич Яцков, став начальником, придерживался той же линии, что и Полежаев — не лишать молодых самостоятельности, — говорит Виктор Фролович. — «Фрунзенскую» построила молодежь. Это была наша первая станция. Да плюс еще перегонные тоннели с водопритоком 500 кубометров в час. Насосы — одна группа, другая — висели на подвесках. Если вдруг парочка из них выходила из строя, а раза два такое было, затопляло даже блокоукладчик.

На пуск «Фрунзенской» приезжал Никита Сергеевич Хрущев. Очень хорошо помню, как кто-то на митинге задал ему вопрос, почему метростроевцы ездят в метро платно? А потом я не раз встречал Первого секретаря ЦК партии во время строительства метрополитана на Ленгорках. Никакой охраны не было, нас всех спокойно пропускали. Хрущев общался с рабочими.

На «Ленинских горах», где Тоннельный отряд вел сложнейшую кессонную проходку тоннелей, Пантелеев, который имел уже неплохую производственную школу и даже награду — медаль «За трудовую доблесть» «за выполнение особо важного задания», без сомнений и колебаний отправился в шахту. Кстати сказать, он был одним из немногих сменных инженеров, согласившихся



Виктор Фролович с сыном Павлом.

С дочерью Верой.

идти в кессон, другие отказывались: слишком заметна была разница в зарплате проходчика и сменного.

— Кессон — дело не простое. Некоторые из тех, кто прошел медицинскую комиссию с резолюцией «годен», потом все-таки выбывали из строя, — рассказывает ветеран. — Но я выдержал. Кстати, мы с Першиным, как дипломники, могли бы уйти в это время в учебный отпуск, но не ушли. Так до конца и доработали.

Одиннадцать месяцев в кессоне. Вместе с бригадой Серпикова. Порой, Пантелеев и сам становился рядом с проходчиками. Каждая пара рук здесь была не лишней. А насколько сложным был этот объект, можно судить по высказыванию бывшего начальника ТО-6 Виктора Васильевича Сидорцева в одном из его интервью: «Давление воздуха в кессоне 1,2 атм не обеспечивало условий, необходимых для проходки. Вода из забоя не отжималась, песок вымывало в тоннель, щит проваливался. Различные способы, предлагаемые для выхода из создавшегося положения, успеха не имели. Тогда начальник И.А.Яцков и назначенный к этому времени главным инженером Ю.А. Кошелев приняли решение поднять давление воздуха до двух атмосфер. При таком давлении пловун удалось отжать. Появилась возможность продолжать щитовую проходку».

Возвращаясь в свое прошлое, Виктор Фролович вспоминает, прежде всего, людей, которые вызвали его искреннее восхищение.

Один из таких — Николай Михайлович Мещеряков:

— Знаменитый наш механик, который дневал и ночевал на стройке. Вот у кого была светлая голова и золотые руки! Из любой, самой сложной ситуации, всегда находил выход, что-то придумывал, изобретал. Специалистов, равных ему, единицы. Пожалуй, могу назвать только Глазунова, ученика Мещерякова, который с первых шагов работал под его руководством. На станции «Колхозная» сконструированная Антоном Гавриловичем техника на девяносто процентов увела нас от ручного труда. Даже Полежаев не на шутку заинтересовался его изобретениями. Загорелся запустить тележки в производство, прислал проектировщиков из Метростроя, но... что-то не получилось.

Кстати сказать, на «Колхозной» и Виктор Фролович в стороне от творчества не остался. Столько подал рацпредложений, что к концу строительства ему вручили значок «Лучший рационализатор». Но самое, пожалуй, основное — назначили начальником участка. Леопольд Васильевич Барсук уходил на повышение.

— Кого рекомендуешь вместо себя? — поинтересовался у Барсука главный инженер ТО-6 Юрий Анатольевич Кошелев.

— Пантелеева, — без колебаний ответил тот.

На Рижском радиусе участок Пантелеева участвовал в строительстве перегонных тоннелей между станциями «ВДНХ» и «Ботанический сад». Здесь впервые было применено контурное замораживание грунтов, что позволило отказаться от кессона при проходке под рекой Яузой. А по-

Начальник ТО-6 Иван Алексеевич Яцков и председатель профкома Сергей Алексеевич Елисеев приехали на первый участок, который возглавлял В.Ф. Пантелеев, чтобы вручить победителям соцсоревнования переходящее Красное знамя. Начало 70-х.

том этим же методом строились в пловунах переходные участки от «Серпуховской» до «Тульской», от «Петровско-Разумовской» до «Владыкино»...

— На «Серпуховской» у меня был правый тоннель. У Волоховича — левый, там как раз и оказалась заброшенная бензоколонка, — рассказывает Виктор Фролович. — Дважды был пожар. Хорошо, что никто не пострадал. И все-таки... каждая смена требовала огромного внимания и напряжения сил. Более трудного объекта в моей практике не было.

На этом участке тоннельщики применяли и контурное, и сплошное замораживание, и водоопонижение. Проходка велась щитами на предельных радиусах кривых.

Шестнадцать лет Виктор Фролович возглавлял участок № 1, который в основном специализировался на проходке переходных участков с глубоким заложением на мелкое. Работал со многими бригадами. За что ценил и уважал бригадиров Николая Григорьевича Кутепова, Вячеслава Сергеевича Бабкина? Не только за их честное отношение к работе и к выполнению задания. Главный критерий для Виктора Фроловича — отношение к людям, их безопасность на производстве. А эти бригадиры всегда дорожили чужой жизнью, помня о том, что за человеком стоит семья: жена, дети, родители.

Виктор Фролович вспоминает, как пришли на его участок молодые специалисты, выпускники вузов Георгий Васильевич Макаревич, Аршавир Бегларович Манвелян, как сразу и с большим интересом включились в работу. Он смотрел на них и радовался: какая замечательная смена. Уже тогда начальник участка пророчил им большое будущее. И не ошибся. К молодежи Виктор Фролович всегда относился с душой.

— Вот пришли как-то ко мне на участок восемь демобилизованных солдат, — возвращается в прошлое ветеран. — Переписываю фамилии. Один из них длинно-длинно называет себя. Спрашиваю у ребят: «Есть у нас в бригаде Гриша?» «Нет» — отвечают. Вот так и стал Магомедгаджи Якубович Гаджимагомедов Григорием. Теперь его даже родственники так называют. С первых дней я его заприметил — толковый, хваткий, все в руках горит. За что ни возьмется — делает на совесть. Назначил бригадиром чеканщиков. А теперь он начальник участка. Жаль, что сейчас молодежи на стройке нет. Кому передавать опыт? Грустно!

Действительно, грустно, если любовь к Метрострою — бесконечная. Как никак, а пятьдесят четыре года Виктор Фролович отдал производству и коллективу. Был ему Тоннельный отряд домом, а люди его — родными и близкими. «Теперь дорога в одиночество», — признался ветеран. Но тут он все-таки не прав. Оставил Виктор Фролович свой след в коллективе. А дело его продолжают ученики, дети. Горный мастер в ТО-6 — сын Павел, младшая дочь Вера — маркшейдер. И старшая Лариса была метростроевкой, трудилась в СМУ-12, а потом в Дирекции строящегося метрополитана. Отец — их гордость. И Игорь, внук, выразил свое восхищение дедом, сказав, что он честно трудился до последнего, пока не запретили врачи.

Кстати, у Виктора Фроловича три внука, внучка и четырехмесячная правнучка. Скучать ему не дадут. Начинается новая жизнь.

Нина СОЛОВЬЕВА.

Семья Пантелеевых: Виктор Фролович с супругой Серафимой Семеновной и детьми — Ларисой, Верой, Павлом. 1976 г.

С внуками Димой, Витей и Игорем.



Стратегия развития Метрополитена

Накануне дня рождения Московского метрополитена в центральной офисе «Интерфакса» прошла пресс-конференция начальника Московского метрополитена Дмитрия Владимировича Гаева.

На ней были подведены итоги работы Московского метрополитена в прошедшем, юбилейном году, и определена стратегия развития метрополитена в ближайшем будущем.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ ЛИНИЙ МЕТРО УВЕЛИЧИТСЯ

— К 2008 году будет построено около 19 км линий Московского метро, — сообщил начальник метрополитена Дмитрий Гаев.

В августе–сентябре 2006 года примет пассажиров «Международная». В настоящее время на станции смонтировано необходимое технологическое оборудование, идет отделка платформы и вестибюлей. С 15 августа здесь начнет работать Государственная комиссия по приемке станции в эксплуатацию.

До конца 2007 года завершится строительство участка между станциями «Парк Победы» и «Кунцевская» с промежуточной станцией «Славянский бульвар». К Арбатско-Покровской линии присоединится действующий участок Филевской ветки от станции «Кунцевская», которая подвергнется реконструкции и превратится в пересадочный узел с двумя платформами, до станции «Крылатское». Линия будет продлена в сторону Митина на еще одну станцию — «Строгино». Откроются станции «Сретенский бульвар» и «Трубная».

БОЛЬШОЕ КОЛЬЦО МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Строительство новой кольцевой линии Московского метрополитена может начаться уже в середине 2007 года. Подготовлен проект становления правительства Москвы, в котором определены сроки проектирования и строительства кольца. В июле–августе этого года он будет рассмотрен.

ИДЕТ ЗАМЕНА ЭСКАЛАТОРОВ

Московский метрополитен приступил к реализации пятилетней программы по модернизации эскалаторного хозяйства. Эскалаторы, прослужившие более пятидесяти лет, постепенно все будут демонтированы. «Начиная с прошлого года, — как отметил начальник Московского метрополитена Дмитрий Гаев, — работы проводятся без привлечения государственных инвестиций. Финансовый источник — доходы метрополитена».

Первыми были заменены эскалаторы на недавно открывшейся станции «Семеновская». На очереди — «Маяковская», где предполагалось завершить замену эскалатора до 2006 года. Но проведенное обследование старой эскалаторной системы показало, что необходимый объем работ превышает ранее разработанные планы. В связи с этим сроки на ремонт увеличены — до первого квартала 2007 года. А работы по реконструкции самой станции «Маяковская», там они производятся в ночной перерыв, будут завершены к концу 2008 года. Станция будет возвращена к первоначальному виду.

18 мая закрылся на демонтаж эскалаторов и ремонт западный вестибюль станции «Арбатская» Арбат-



ко-Покровской линии. На очереди станция «Таганская».

В этом году утверждена трехлетняя программа частичной замены старых поездов новыми, отвечающими уровню мировых стандартов в области метроперевозок. В разработке еще одна программа — плановой замены подвижного состава, которая рассчитана до 2015 года.

Введена в строй первая очередь информационного центра, создающегося в рамках реализации межведомственной антитеррористической программы. Устанавливаются системы наблюдения в вагонах. На семи станциях метрополитена работает голосовая информационно-справочная служба.

ЭТО ИНТЕРЕСНО

В Строгино откроют музей транспорта

Своими глазами проследить эволюцию столичного наземного транспорта смогут москвичи в недалеком будущем. Через три года в районе Строгино Северо-Западного административного округа Москвы откроется Музей городского пассажирского транспорта. В 2007 году начнется проектирование крупногабаритного здания, в экспозиции которого будут представлены наряду с раритетными образцами ретро-техники, новейшие модели общественного транспорта. Музейный комплекс решено построить в Проектируемом проезде № 120. К моменту его открытия у безымянной пока улицы появится название. Завершить строительство здания намечено в 2009 году.

Ленинградский проспект ожидают две развязки

Сразу две новые транспортные развязки появятся вскоре на Ленинградском проспекте. Градоначальники распорядились внести их сооружение в проект реконструкции Ленинградки от Беговой улицы до метро «Сокол».

Одна из развязок, как предполагается, станет обеспечивать подъезд к массовой жилой застройке, ведущейся на Ходынском поле. Для этого на пересечении Ленинградского проспекта с улицей Сергина построят тоннель, движение по которому будет организовано в обе стороны.

Еще одну развязку предполагается соорудить на пересечении Ленинградки с Волоколамским шоссе. По окончании ее строительства по существующему тоннелю машины будут двигаться только в сторону области, а в обратном направлении они поедут по вновь построенным эстакадам.

Возведение обеих развязок на Ленинградском проспекте может начаться уже в следующем году.

Третья линия метро в Риме будет «музейной»

В Риме начинается сооружение третьей линии метро. В компании Roma Metropolitan, отвечающей за строительные работы, заявили: «Первый участок новой линии, линии С, длиной в 7 километров, будет готов к 2010 году. Он будет состоять из 9 станций и протянется от станции San Giovanni вблизи базилики Сан-Джованни-ин-Латерано до станции Alessandrino на юго-востоке итальянской столицы».

Общая длина линии после завершения работ, то есть в 2013 году, составит 25,5 километров. Из них 17,6 придется на тоннели, а 7,9 — на наземные пути. Работа будет вестись одновременно в двух направлениях.

Всего планируется построить 30 станций. В частности, станции метро появятся в таких важных для туристов точках исторического центра, как площадь Арджентина рядом с Пантеоном. Метро будет и на площади Венеции, представляющей из себя важнейший транспортный узел. Приезжающим в Рим эта площадь знакома не только по дюжине автобусных остановок, но и по гигантскому беломраморному Алтарю Отечества, известному также как «Пишущая машинка» и видимому едва ли не со всех точек центра города.

Поскольку в этих точках сохранились постройки древнеримских времен, предполагается, что станции станут одновременно и археологическими музеями. В музей превратится и станция линии С, находящаяся рядом с Коллизеем: там будет осуществляться пересадка, а также выход к Форуму. Весь район вокруг этой станции собираются привести в порядок, возможно его сделают полностью пешеходным, чтобы Форум, как и две тысячи лет назад, превратился в живую часть города.

Мастер подготовки блоков

Выпускник МИИТа Алексей Яхлаков — мастер и по должности, и по сути — по степени владения своим делом. Прошло более двенадцати лет с того времени, когда ему поручили заниматься оклеиванием высокоточных железобетонных блоков тоннельной обделки.

Тогда с помощью немецкого щита фирмы «Вайсс унд Фрайтаг» наши тоннельщики преодолевали переходный участок Люблинской линии, пришедшийся на перегон «Кожуховская» — «Дубровка». Там впервые на Мосметрострое была применена высокоточная сборная железобетонная обделка, не требующая чеканки. Но зато блоки обделки перед их доставкой на проходческий комплекс надо было особым образом готовить. Для этого на стройплощадке выстроили специальный цех. Там и приобщался Алексей Яхлаков вместе с бригадой изолировщиков к новой технологии, которая в некоторых деталях требовала еще доработки. В частности, подбиралась отечественная замена немецкому клею и обезжиривающему составу.

Такого же современного типа обделка была применена в Бутове, на подземном участке первой линии легкого метро. Его тоннели ТО-6 построил, проведя под бутовским лесом щит канадской фирмы «Ловат». На стройплощадке, оборудованной тогда на лесной опушке, монтажные камеры соседствовали с цехом подготовки блоков, где уже



Алексей Яхлаков.

привычно командовал процессом Яхлаков.

После сравнительно короткого эпизода, связанного с коллектором для ММДЦ «Москва - Сити», новым рабочим местом для тоннельщиков стал перегон от станции «Крылатское» до точки «D» строящейся Краснопресненской магистрали.

Площадка вытянулась вдоль Осеннего бульвара: у входа — штабной вагончик и душкомбинат, дальше — монтажная камера, цех подготовки блоков, а за ним — территория, отведенная для временного размещения блоков обделки, доставляемых с Очаковского завода ЖБК. Схема привычная, но с одной существенной разницей — к моменту очередного старта «Ловата», успешно собранного в четвертый раз, цех был пустой прямоугольной коробкой без крыши



Запас, накопленный с зимы.

НА НОВЫХ ЛИНИЯХ МЕТРО

и дверей. А исходного материала — блоков, ждущих оклейки, — накопилось внушительное количество. Их штабеля выстроились в десять длинных рядов.

Точный объем запасов на день пуска щита назвал именно Алексей Яхлаков, которого это касается самым непосредственным образом.

— Блоков завезено уже на 270 колец, а мы за день можем оклеивать их только на два.

Да, оклейка блоков прямоугольными резиновыми рамами здесь все-таки уже велась, не дожидаясь пуска цеха. Пришлось прибегнуть к «походному» варианту, когда над несколькими штабелями блоков сооружается небольшая тепляк и под его защитой, пусть в тесноте и духоте, блоки готовятся к проходке.

Яхлаков по моей просьбе раскрыл, сколько операций кроется за простым, обобщающим словом «оклейка».

— Мы принимаем блоки, сортируем (их делают восемнадцать типоразмеров), ставим тепляк, прочищаем канавку щетками, обезжириваем ее поверхность ацетоном, клеим рамочную резину, клеим домкратную резину, готовим ниппель, а также шурупы для соединения блоков между собой, наконец, разбираем тепляк. И потом следующий такой же цикл.

...Этот рассказ не удалось использовать при подготовке репортажа о пуске «Ловата» — хватило другой информации. Но тема подготовки обделки все равно оставалась на заметке. В следующий раз на стройплощадку ТО-6 я попал в конце мая, в обычный будний день. Начальник участка В.И. Попов охотно ответил на вопросы об Алексее Яхлакове и его деле.

— Лично знаком с Алексеем более пяти лет. А вообще-то знаю, что он занимается подготовкой блоков еще

со времен «Вайсса». Грамотный специалист, хорошо разбирающийся во всех этих операциях. Успеваешь все здесь правильно организовать и постоянно поддерживая связь с Очаковским заводом ЖБК. Подобрал себе надежную команду. К настоящему времени обеспечил запас оклеенных блоков примерно на 50 колец, хотя продолжает пока работать по временной схеме.

Действительно, цех к концу мая почти не изменился — лишь по одной боковой стене смонтирован рельс для кран-балок. Доставлены оконные блоки, начали возводить элементы цехового перекрытия, но ничего не поднимают вверх, так как основные силы механической службы участка сконцентрированы на монтажной камере, которую надо перекрыть в первую очередь. И по ночам для подготовки блоков по-прежнему используется тесный тепляк. Причина тут не только в периодических похолоданиях, но и в дождях, так как на сырые блоки резина не ложится. Так что сушить надо обязательно. Кроме того, задворки площадки еще не обеспечены достаточным освещением, а под тепляком устроить свет просто — он же не больше садового домика.

Бригадир Дмитрий Саушкин говорит, что оклейщики в общем-то уже привыкли к тесноте, но, конечно же, ждут переезда под крышу, чтобы развернуться в полную силу. Тогда они, широко используя механизацию, смогут выдавать за сутки до 7 колец. Примерно таким или чуть выше обещает быть темп проходки. Значит, Яхлакову и его бригадам надо постоянно быть на высоте, заботиться о заделе.

Об оклейщиках не часто вспоминают, они как бы в тени, но без их непростого, кропотливого труда и проходимкам делать было бы нечего.

Юрий ПЕТРУНИН.



Пока без крыши, окон и кран-балок...

Вид на цех подготовки блоков тоннельной обделки и на Осенний бульвар.

Фото А. ПОПОВА





И снова лето начинается

Фото А. ПОПОВА

Через пять дней, 7 июня, в «Юный метростроевец» отправятся четверта ребятишек из Москвы. Начинается новый летний сезон 2006 года. О том, каким будет отдых, рассказывает заместитель начальника лагеря Ольга Николаевна АКСИНИЧ:

— Все три смены этого лета пройдут под девизом «Метрострою — 75 лет». Все будет направлено на то, чтобы дать ребятам расширенное представление о строительстве метро, начиная с первой очереди и заканчивая сегодняшним днем, когда в строй действующих вступают новые современные подземные дворцы. А это значит, будут проводиться встречи с непосредственными участниками стройки: родителями, работниками лагеря, ведь у нас немало тех, кто отдал Метрострою десятки лет, как, например, физрук Владимир Николаевич Сухов, а старший физрук Юрий Александрович Ворона в настоящее время трудится в СМУ-1.

Путешествие в страну метро — это знакомство с каждой станцией. И эту информацию предстоит ежедневно готовить одному из отрядов. Вот сегодня, допустим, мы узнаем из нашей местной газеты о «Пушкинской», а завтра — о «Маяковской» или «Новослободской», которую в должности начальника шахты сооружала Герой Социалистическо-

го Труда Татьяна Викторовна Федорова. Имя этой замечательной женщины знают многие юные метростроевцы, оно присвоено нашей дружине.

Мы планируем провести интеллектуальную игру по знанию метро. А все спортивные рекорды в плавании и беге, победы на футбольных полях и волейбольных площадках будут также посвящены 75-летию Метростроя.

27 июня в лагере состоится юбилейные торжества с линейкой и праздничным концертом. Уверены, что в «Юном метростроевце» в этот день, по сложившейся уже традиции, соберутся многочисленные гости из Москвы и надеемся на то, что в их числе будут ветераны Метростроя, участники строительства первых очередей метро.

В этом году наша страна отмечает



65-летие разгрома немцев под Москвой. Военная тема также красной строкой пройдет через все три летние смены. Мы планируем оформить стенды, посвященные воинам-метростроевцам, провести тематические вечера, на которых ребята будут читать стихи и петь военные песни. А 22 июня — в день памяти и скорби — все отряды отправятся на возложение венков и цветов к памятникам погибшим воинам. Один из таких обелисков находится в совхозе «Победа», другой — по соседству с церковью Спас-Прогнанье. И есть еще одна могила на берегу реки Истья — неизвестного солдата, которого захоронила в годы войны местная жительница, и за которой на протяжении многих лет следят и ухаживают юные метростроевцы.

На весенних каникулах открылись двери нового спортивного комплекса. И все-таки... красную ленточку мы торжественно пережем летом. Ведь большинство из ребят впервые переступят порог этого прекрасного здания, впервые смогут осмотреться и выбрать для себя самое интересное занятие — теннисный корт или тренажерный зал... Теперь нашим детям не страшна дождливая погода: в любой день и час они смогут заниматься волейболом,



баскетболом, устраивать веселые старты. Вот если бы еще бассейн нам сделали крытым!

Спорт — неотъемлемая часть отдыха. Ребята ждут несколько чемпионатов, встречи со спортсменами других лагерей, в родительские дни на футбольных полях померяются мастерством и талантом команды взрослых и детей.

Как всегда будем проводить в лагере танцевальный марафон, конкурсы «Мисс-лето», «Знатоки»... И хотя день рождения А.С. Пушкина, а это наш традиционный праздник, отметить 6 июня не придется, все равно мероприятия, посвященные творчеству великого русского поэта, обязательно состоятся. А это и театральные постановки, и конкурсы стихов, и выставки...

9 июня открытие лагеря — в этот день будет дан старт лету 2006 года. В первую смену планируется организовать 12 отрядов, приедут дети — от 6 до 15 лет. Вожатые — студенты четвертого курса Московского педагогического колледжа и Липецкого педагогического университета. Но, к сожалению, не хватает технического персонала. Мы приглашаем в «Юный метростроевец» всех, у кого появится желание поработать у нас. Можно позвонить в Терком профсоюза работников Метростроя по телефону 783-59-18 или в лагерь — 8-484-32-22550; 8-484-32-22505.

Настоящий праздник для Москвы

Совместными усилиями издательств «Флинта» и «Наука» выпущена в свет книга известного историка Москвы и русского быта Ю.А. Федосюка «Утро красит нежным светом...». Она имеет подзаголовок «Воспоминания о Москве 1920-1930-х годов». И, конечно же, старый житель столицы не мог умолчать в своей книге о таком историческом событии середины 30-х годов, как пуск первой линии Московского метро. В его воспоминаниях чувствуется дух того времени, а передать его помогают некоторые детали и подробности, о которых, вполне возможно, могли позабыть и сами первостроители.

Настоящим праздником для Москвы был пуск первой линии метрополитена «Сокольники-Парк культуры» с ответвлением до «Смоленской» (от «Улицы Коминтерна, ныне это станция «Александровский сад») — всего-навсего 12 километров. Ход строительства, борьба с плывунами, преодоление многочисленных трудностей широко освещались прессой. Подчеркивалось, что Московский метрополитен будет лучшим в мире, и я не мог дожидаться, когда же, наконец, увижу это диво. Профессия метростроевец тогда считалась профессией героической: когда метростроевцы в своих касках и замаскированных робах появлялись на улицах, толпа их приветствовала как людей подвига.

До официального открытия линии совершались пробные поездки уже и с пассажирами, месткомы

выдавали на них специальные пропуска. Съездив на метро, отец и мне раздобыл такой пропуск, я с трепетом вошел в вестибюль станции «Кировская». Жаль, что такой исторический документ, как пропуск, был отнят на контроле. Кругом я увидел множество таких счастливых. С волнением, мешающим все спокойно воспринимать, я спустился по длинному эскалатору в подземный вестибюль, вошел в мягко подкативший голубой поезд. Сестра на диване не удалось: вагон был забит. Нечего и говорить, что поездка была чисто аттракционной. Многие выходили на каждой станции, шупали облицовку. Еще сильно пахло штукатуркой и белилами, кое-что доделывалось. Однако восторгом не было предела: подумай только, на огромной глубине сооружены роскошные дворцы, доступные каждому, дворцы, подобных которым не

К 75-ЛЕТИЮ МОСКОВСКОГО МЕТРОСТРОЯ

найдешь и на поверхности земли! Особенно восхищали две технические новинки: эскалаторы и пневматические двери. Вся Москва спорила, какая станция самая красивая. Предпочтение отдавалось двум: «Комсомольской» (радиальной) и «Дворцу Советов» (ныне «Кропоткинская»).

Придя на следующий день в школу, гордый и красный, я целую перемену рассказывал одноклассникам о своих впечатлениях. Впрочем, через несколько дней моя монополия кончилась: метро открыло двери для всех.

Любопытны рассуждения и предубеждения, связанные с московским метро (некоторые говорили «метро») первых дней его существования. С понятием подземелья от века связывалось представление о потемках — многие до посещения метро думали, что это полутемная пещера. Такое можно прочитать даже в стихотворении Маяковского о будущем метрополитене (сам он до открытия не дождался, где он писал о метро как о месте раздолья для жужья (темно!). Иные опасались, что многометровые своды не выдержат нагрузки и где-нибудь когда-нибудь обрушатся на людей. Очень смущали подтеки на стенах — действие могучих подземных вод. Какую-то женщину отговаривали идти в метро работать кассиршей — дескать, пойдет и не вернется, а у нее дети. Брат моей бабушки — сердечник — так и не дерзнул проехать в метро, опасаясь спер-

того воздуха и непривычного атмосферного давления. Люди боялись ступить на эскалатор, а в его конце сойти с него — вдруг не успеешь сделать шаг, и поглотит бездна. Страшились пневматических дверей, которые будто бы могли больно стукнуть створами по замешкавшемуся пассажиру или провезти его по тоннелю с наполовину высунутым туловищем или застрявшей ногой.

Еще не так давно пресса писала о чрезмерной роскоши подземных дворцов московского метро. Это скорее относится к послевоенным станциям. Сегодня первые станции уже не кажутся роскошными и чрезмерно богатыми. Мрамор давно уже перестал быть привилегией царских дворцов. Такие станции, как «Сокольники», представляются довольно тесными... Но первое время все станции казались пышными теремами.

Кассовых турникетов тогда не было. В обычной кассе покупался картонный билет, напоминавший железнодорожный, стоимостью в 50 (потом 40) копеек. Правила предписывали поездку только в одном направлении и один раз. По вагонам ходил контролер, проверяя билеты и указанное на них время. Перед вступлением на эскалатор билет гасился (надрывался) стоящим в начале эскалатора дежурным. Образцы первых билетов я сохранил. На них значится «Московский метрополитен им. Л.М.Кагановича».

Памяти товарища

С чувством глубокой скорби извещаем о скоропостижной кончине на 85-м году жизни ветерана Метростроя Емельяновой Клавдии Васильевны.

Клавдия Васильевна пришла на Московский метрострой в 1937 году. Участвовала в сооружении второй очереди метро. Когда началась война, копала окопы в Тушино, затем вместе с другими монтажниками была направлена в ответственную командировку в Куйбышев. По возвращении трудилась на строительстве «Бауманской».

На счету Клавдии Васильевны, которая отдала СМУ-4 почти шестьдесят лет, дело «Сокол», «Измайловское», «Ждановское», «Замоскворецкое», «Краснопресненское», жилые дома в разных концах Москвы, базы отдыха в Балабанове, Можайске, Тучкове. Она трудилась монтажником горного оборудования, слесарем-сантехником. Имела награды: медали «За оборону Москвы», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», «Ветеран труда», знак «Почетный железнодорожник».

Клавдия Васильевна была добросовестным, ответственным, исполнительным человеком. Она из тех женщин-тружениц, которые были всегда и везде в числе первых: на производстве, где работали, не щадя своих сил, в часы досуга. На них во всем можно было положиться, они были гордостью коллектива.

У нее не простая судьба. Рано потеряв дочь, Клавдия Васильевна взяла на себя заботу о внуках, вырастила их. Она любила свой коллектив, интересовалась его жизнью, с радостью приходила в СМУ. Очень жаль, что не стало с нами такого доброго, такого замечательного человека, как Клавдия Васильевна Емельянова. Пусть земля ей будет пухом. Память о ней навсегда сохранится в наших сердцах.

Коллектив ООО «СМУ-4 Метростроя».

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.

И.о. редактора
Ю.Я. ПЕТРУНИН

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 31.05.2006 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2310

Заказ № 452