

### ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

#### НОВОСТИ

##### «ЛОВАТ» ПОШЕЛ БЫСТРЕЕ

На прошлой неделе проходчики участка Виктора Попова из ТО-6, прокладывающие с помощью тоннелепроходческого механизированного комплекса «Ловат» левый перегонный тоннель от станции «Крылатское» до точки «Д», миновали километровую отметку. По состоянию на 23 октября они с начала месяца прошли 143 метра, а всего в тоннеле смонтировано 1043 железобетонных кольца обделки. Впереди еще остается 419 метров трассы. Для того, чтобы щит финишировал к началу зимы, от тоннельщиков требуется серьезное ускорение. И оно уже намечилось. Если за концовку предпоследней недели «Ловат» преодолел лишь 20 метров, то проходка за 20-22 октября включительно составила 27 метров.

##### ПРОЙДЕНА ПОЛОВИНА ПУТИ

Участок Эдуарда Курамшина из СМУ-1 продолжает в сервисном Серебряно-борском тоннеле сооружать горизонтальную перегородку, состоящую из монолитных и сборных железобетонных элементов. Идя от точки «Д», бригады продвинулись дальше места сбойки №3, преодолев таким образом половину полуторакилометровой дистанции. Теперь участок должен перестроиться на подачу материалов и плит перекрытия с противоположного конца сервисного тоннеля – с точки «С». После окончательного согласования технической документации пришло также время заняться вертикальными перегородками.

##### НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ НАКЛОННЫЙ ХОД «ДОСТОЕВСКОЙ»

На шахте № 942 прошло совещание, посвященное началу строительства наклонного хода станции «Достоевская». До конца октября там должна быть подготовлена площадка, на которой механизаторы станут бурить скважины для последующего замораживания грунта. А проходку наклонна на субподряде у СМУ-6 будет вести СМУ-8.

##### КУРС НА «МАРЬИНУ РОЩУ»

К работе на станционном комплексе «Марьиной рощи» готовится участок Юнира Юсупова из СМУ-1. Базируясь на шахте № 943, он подготовил к откатке 700-метровый перегон в сторону этой станции, чтобы приступить там к проходке кабельно-вентиляционного коллектора.

##### «МЕТРОСТРОЕВЕЦ» НА 2007 ГОД

Продолжается подписка на первое полугодие 2007 года. Если вы хотите получать нашу газету и в 2007 году, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» — 24264, его можно найти в каталоге российской прессы «Почта России». Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организации 174 руб. 18 коп.; до востребования — 172 руб. 56 коп.; до квартиры — 181 руб. 26 коп. Для ветеранов Великой Отечественной войны, инвалидов I и II групп стоимость подписки на нашу газету 170 руб. 76 коп. Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы. В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев — 183 руб. 96 коп.

## Сбойка на перегоне

16 октября, в вечернюю смену, на правом перегоне между станциями «Чкаловская» и «Сретенский бульвар» произошла последняя сбойка. Проходчики участка Николая Панова из СМУ-6, работающего на шахте № 938, точно рассчитанным взрывом разнесли двухметровый известняковый целик. И перед ними открылся такой же тоннель в чугунной обделке. Его проложили, идя навстречу от шахты № 939, проходчики участка Николая Полосухина из СМУ-1.

Когда мы на следующий день шли по перегону к месту события, Николай Панов указал конкретное кольцо, от которого в конце прошлого года была возобновлена проходка. Предшественники СМУ-6 успели там удалиться от креста лишь метров на 50, когда прекратилось финансирование центрального участка Люблинской линии. На долю СМУ-6 осталось 630 метров и оно преодолело их меньше чем за год, располагая в этом забое старым блокоукладчиком и совсем уж древней породопогрузочной машиной. Начальник участка уточнил, что до финиша добралась уже третья по счету «пэпэмка», так как две её предшественницы по причине солидного возраста не выдержали тяжести подземного пути.

Получается, что среднемесячная выработка в правом тоннеле составила около 60 метров. На первых порах она была существенно ниже, так как тогда основные силы участка были сосредоточены в левом тоннеле, а в правом обучал новичков-вахтовиков ветеран СМУ-6 Михаил Иванович Лаптев. Потом произошла перегруппировка сил. Сквозная бригада Александра Константиновича Юсова перешла в правый забой, и за месяц удавалось продвигать его почти на 80 метров. Правда, в августе случился сбой — только 45 колец удалось смонтировать. Панов объясняет это неблагоприятным стечением обстоятельств:

— Одновременно вышли из строя и укладчик, и породопогрузочная машина. К тому же — время отпусков. А в сентябре все снова наланилось. Не скажу, что постоянно, но довольно часто делали 3 метра в



Машинист ППМ Д.В. Корчуганов.

На месте, где сошлись тоннели. В первом ряду — Н.А. Панов, А.В. Буслаев, Г.М. Портнов, Н.Н. Левчук. Дальше — В.Н. Ковалевич, В.В. Сергеев. Наверху, на укладчике — В.В. Чечерин, Д.В. Корчуганов.

сутки. В том числе и в течение нескольких дней перед сбойкой.

— Чьей бригаде повезло одолеть последние метры?

— Вчера вечером в забое была бригада Владимира Ситникова. Сегодня там подчищают остатки породы проходчики Владимира Сергеева. Кроме них правый тоннель вели бригады Виктора Овчинникова и Сергея Кривенкова. Всё это давние, фондовые метростроевцы, как говорится, «зубры», хотя и не все изначально были в нашем СМУ-6. Для них в метростроении мало что есть неизвестного или непонятного.

Кстати сказать, сам Николай Александрович совсем недавно — 8 октября — отметил 29-ю годовщину своего прихода на Мосметрострой. Начинать с «Марксистской», после которой были «Серпуховская», перегоны «Полянки», «Боровицкая», «Чкаловская». Так что глубокое заложение прочувствовал в разных вариантах. Нынешний перегон, пройденный сбоку от Чистых прудов, ничего, пожалуй, нового в копилку его опыта не добавил. Геологические условия менялись — работали и в относительно сухом забое, и в очень мокром, когда приходилось облачаться в «резину». А что оставалось неизменным, так это опасность за состояние техники.

Интересно отметить, что бригадир Владимир Сергеев сначала вообще не собирался говорить об этой особенности завершённой проходки. Всё, мол, нормально. Главное, что смогли дойти до сбойки, и сама сбойка удалась.

На месте события прежде всего обращал на себя внимание ровный, белеющий известняком зазор между крайними кольцами обделки. Его ширина немногим более метра. Значит, уместится еще одно кольцо тубингов, а осталь-

Бригадир проходчиков В.В. Сергеев.

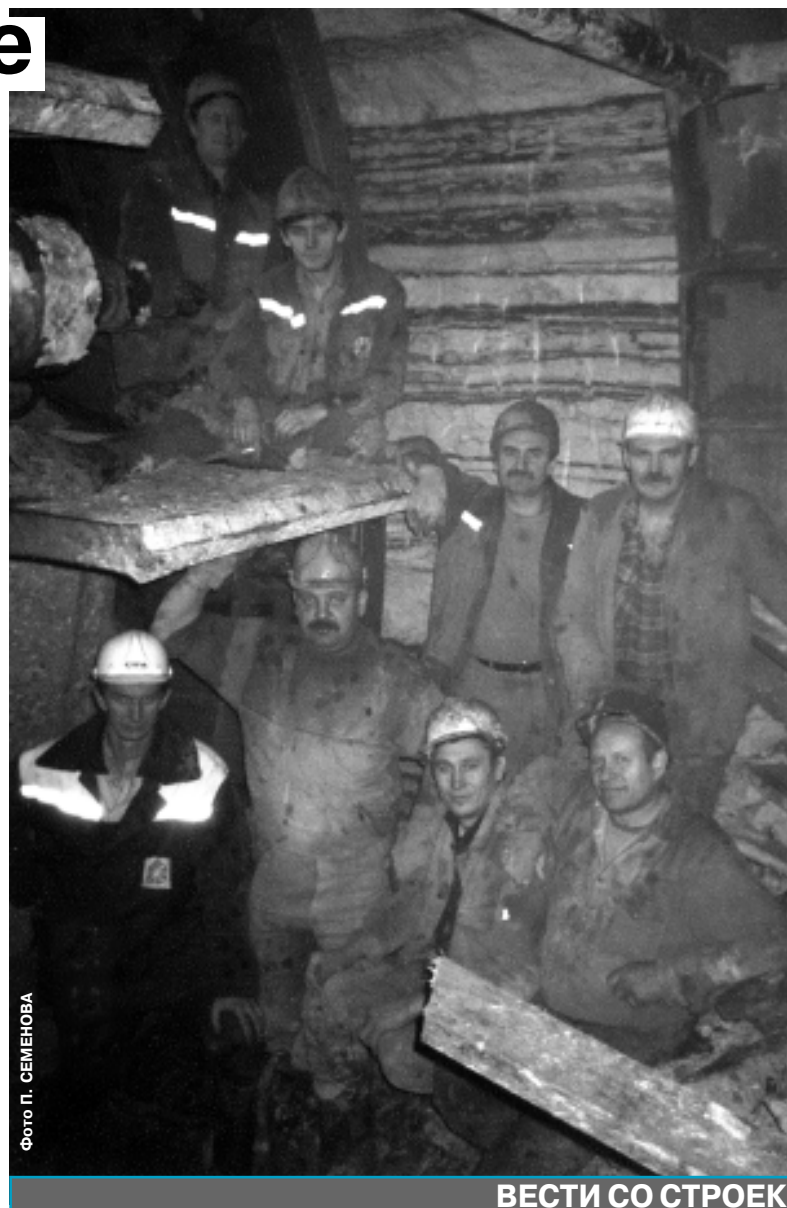


Фото П. СЕМЕНОВА

#### ВЕСТИ СО СТРОЕК

ное закроет металлоизоляция. Взрыв вынес породу точно по контуру тоннеля, и требовалось лишь слегка подчистить отбойными молотками открывшуюся по окружности поверхность, чтобы тубинги легли, как надо.

Свой метростроевский стаж бригадир отсчитывает, как и начальник участка, с далекого 1977 года. Только объекты были другие, так как на первых порах Владимир Васильевич трудился в комсомольско-молодёжном СМУ-10 — строил станцию «Шоссе Энтузиастов». Дальше пошли «Тульская», «Савеловская... На 938-ю шахту попал прошлой осенью, после открытия второго выхода «Маяковской» — туда вся большая бригада Александра Юсова была откомандирована в помощь проходчикам СМУ-8.

Из командировки Сергеев вернулся в СМУ-6 не только со всеми своими старыми товарищами, но и с пополнением в лице более молодого подземщика Дениса Корчуганова.

Денис приехал в Москву два года назад, отработав перед этим пять лет на угольных шахтах Воркуты. Там спускаться приходилось на глубину до километра, а сопутствующие углю горные породы крепче московских известняков. Их рвут скальным аммонитом. А что касается метростроевской специфики, то бывший шахтёр осваивает её по ходу дела.

— Хорошо, что рядом есть люди, строящие метро уже лет по тридцать, — говорит Корчуганов. — Они командуют и подсказывают, помогают опыта набираться. А Владимир Васильевич, вообще, самый бригадирский из бригадиров. Очень грамотно организует работу, всё заранее обдумывает и хорошо рассчитывает время.

Потом, в беседе с ветеранами бригады прозвучало и несколько критических замечаний. Правда, не в адрес Сергеева или Юсова — поднимались проблемы, которые требуют решения на более высоких уровнях. В душном комбинате, по мнению рабочих, чересчур тесно, казённые сапоги слишком тонкие и на обломках известняка быстро рвутся, так что приходится покупать свои. И спецдок на положенный срок не хватает. А главная же претензия состоит вот в чём: надо оснащаться современной техникой, так как с отбойными молотками прилично не заработаешь. Но это уже взгляд в будущее.

Проходки на 938-й шахте осталось еще сравнительно немного. Основные же усилия будут направлены на чеканку и на укладку путевого бетона.

— Расслабляться после сбойки мы не собираемся, — заверяет Николай Панов. — Как прежде от графика не отставали, так и дальше намерены работать.

Юрий ПЕТРУНИН.

## Трудное счастье бригадира Нугаева



### Мастер угля

Заканчивался тяжелейший для Метростроя 1998 год, когда задержки по заработной плате составляли несколько месяцев и метростроевские коллективы десятками теряли классных специалистов. А бригадир проходчиков СМУ-5 Нугаев, несколько не кривя душой, говорил, что Метрострой не бросит, что уход в такое трудное для коллектива время расценивается как предательство. Сыновья Равиля Мифтяновича называли отца человеком коммунистического завтра.

Как и в 1998-м, он трудится сегодня на «Сретенском бульваре», правда, уже не на проходке. И, как тогда, убеждает молодых не расплыться, не бегать, не менять коллективы, ориентируясь на высокие заработки. Сегодня они есть, а завтра... А еще он учит ребят не пасовать перед трудностями.

— На открытии мемориальной доски Татьяне Викторовне Федоровой на станции «Красносельская», — рассказывает Равиль Мифтянович, — начальник Метрополитена Дмитрий Гаев сказал, что «если человек, придя на строительство метро, выдерживает три года, это уже наш человек». Мне очень понравились его слова. По себе знаю, как трудно привыкать к новому делу. Когда-то, вернувшись после армии на угольную шахту, я решил переключиться из машиниста электровагона в забойщика. И что же? Метровый пласт, восемь часов на коленях, без обеда, норма погрузки угля в сутки около 15 тонн. С работы прихожу — падаю. Все тело болит, руки в мозолях. Нет, думаю, уж лучше снова пойду на электровоз или в крепильщики. А отец моего друга давай отговаривать: «Не торопись. Это ж как в спорте. Привыкнешь. Будешь еще у нас лучшим забойщиком».

И действительно, через два месяца он давал по двадцать с лишним тонн за смену. А потом два года держал звание мастера угля. В бригаде из пятидесяти шахтеров таких мастеров один-два всего и набиралось. Ежемесячно Равиль Нугаев выполнял норму на 130 процентов.

Его шахтерская биография началась в пятидесятом, в шестнадцать лет. В двадцать пять на вновь открытой Донецко-комсомольской шахте он возглавил комбайновую бригаду, которая

**На первомайской демонстрации 1974 года.**



Кавалеры ордена Ленина Алексей Дмитриевич Лизунов и Равиль Мифтянович Нугаев на ветеранском вечере, посвященном 75-летию Метростроя. 27 сентября 2006 года.

вскоре добилась таких весомых результатов, что в 1961 году, в канун профессионального праздника, бригадир Нугаев, единственного на всю Донецкую область, удостоили звания «Заслуженный шахтер».

### Школа бригадира Авдюхова

Когда Равиль Мифтянович приехал в Москву и пришел в СМУ-5, парторг не мог поверить, что заслуженный шахтер уехал из Донецка по своей воле. «Что-то все-таки случилось», — допытывался он. А история проста: жена Равиля Мифтяновича из поселка Клязьма.

«Седьмой разряд дать не можем, у нас бригадир по шестому работает», — посмотрев документы, сказал ему тогда начальник СМУ-5 Николай Иванович Федоров. Нугаев был согласен на любые условия, лишь бы в шахту. А разряд... «Поработаю, потом оцените», — ответил он начальнику. Но СМУ-5 в ту пору строило «Академическую», так что под землю Равиль Мифтянович попал через полгода — на «Войковскую», на щитовую проходку. Первые свои шаги он запомнил на всю жизнь.

— Прихожу в ночь на работу, меня — в ячейку, — вспоминает прошлое ветеран. — А щитов таких я, естественно, никогда не видел, да к тому же никто ничего не объяснил. Когда началась передвижка щита и ребята мне крикнули «ручки на забой», я по неопытности открыл вентиль. Вижу, забой поплыл. Тут же прибежал начальник смены Мокридин. Щит остановили. Как он кричал, как возмущался! Приказал не допускать меня в забой. Правда, через неделю смягчился. Через пару месяцев стал относиться с доверием.

А вскоре Нугаева направили в бригаду Авдюхова. Это уже можно было расценивать, как первую метростроевскую награду. Лишь бы кого первопроходец метро к себе не приглашал.

— Григорий Николаевич Авдюхов, как говорят сейчас, был звездой Метростроя. Многие стремились попасть к нему. Опытный подземщик. Трудяга, — рассказывает Равиль Мифтянович. — Из шахты не выйдет, пока работу до конца не закончит, а если надо, останется с бригадой еще на одну смену. Дисциплину ценил превыше всего, порой был жестким, требовательным, мог накричать, за что его кое-кто недолюбливал. Но кричал по делу.



Бригада Равиля Нугаева (бригадир второй справа) на строительстве станции «Боровицкая».

Знал, кого надо подстегнуть. А вообще все ребята в бригаде были горячие к работе. Вот, например, Володя Федотов, с которым мы пришли в бригаду одновременно. Хороший, крепкий, темпераментный парень. Постоянно в нем жил дух соревнования. Я вырвусь вперед, а он мне: «Ну, брат-татарин, все равно тебя обгоню». Переживал, если кто-то лучше его работает. Потом Володю направили на учебу в институт. После окончания стал начальником участка.

### Мой друг Николай Петрович

Школу Авдюхова прошел также известный бригадир СМУ-5 Николай Петрович Леденев. Правда, с Нугаев



евым они встретились не сразу, Леденев находился в командировке в Афганистане.

— Но ребята в бригаде постоянно вспоминали его и характеризовали как исключительно трудолюбивого и справедливого человека, — продолжает свой рассказ Равиль Мифтянович. — Был такой эпизод, когда одному из проходчиков не повысили разряд, так Леденев потребовал у начальника участка снять с него и добавить тому, кого обошли. А на моей памяти был другой случай, когда руководство СМУ ради спокойствия самого же Леденева, решило уволить одного рабочего. Но именно Николай его и защитил, мол, молодой еще, повзрослеет, поймет. Отстоял парня и, как жизнь потом показала, не напрасно. Урок добротой тому пошел на пользу. Чтобы Леденев кому-нибудь сделал плохо — никогда! Я знал многих бригадиров, но таких, как Николай Петрович, больше не встречал. Мне во всем хотелось



быть похожим на него. В последние годы жизнь не баловала Николая Петровича: умерла дочь, болела жена. А он ни разу не пожаловался. И на вопрос «Как дела?», всегда отвечал с юмором. Была у него любимая поговорка: «Вот видишь, водку пьем и цыганочку танцуем». Мы вместе с ним хотели встретить 75-летие Метростроя, но... не суждено, его не стало, не дожид. Умер скоропостижно, можно сказать, на посту. Николай Петрович отдал Метрострою пятьдесят пять лет, как пришел после армии, так всю жизнь и оставался преданным коллективу. Ни дня не был на заслуженном отдыхе. А если вдруг заговаривал об уходе, так ребята тут же начинали уговаривать: «Подожди, Петрович, не уходи». Не отпускали. Не хотели расставаться. Вот такой был человек...

### «Палки в колеса ставить не станем»...

Бригадиром Нугаев стал с легкой руки главного инженера СМУ-5 Сандуковского. Когда Эзар Владимирович приказал ему принять бригаду Морозова, Равиль Мифтянович удивился: «Почему я? Неужели там своих ребят нет? Может, кто-то мечтает стать бригадиром».

— Когда я пришел в бригаду, — вспоминает ветеран, — сразу признался, что на эту должность не просился, да к тому же и проходчик еще не совсем зрелый. Но ребята меня успокоили: «Не волнуйся, поможем, палки в колеса ставить не станем». Именно так все и оказалось. Ребята дружные, добрые, от начала и до конца мы построили «Тургеневскую», все вместе пошли дальше — на реконструкцию станции «Кировская», где соорудили средний зал, на «Полежаевскую», на проходку тоннелей на «Шукинской»...

За строительство «Калужской» Равиль Мифтянович был удостоен ордена Дружбы народов, утвержденного в 1973 году. Можно сказать, он попал в число первых награжденных, порядковый номер ордена 107. А после пуска станции «Свиблово» бригадир Нугаев был отмечен орденом Ленина.

### Проходка, проходка...

Если говорить о стройке, которую он вспоминает чаще всего, так это станция «Авиамоторная». Вот где два резиновых костюма не спасали от потоков воды.

— А каково было в сорокаградусный мороз, когда вели работы в вентиляционном стволе! — рассказывает Равиль Мифтянович. — На резине — лед, на тубингах — лед, подтянуть невозможно. Как раз в то время один мой товарищ, кандидат наук, попросил устроить в коллектив знакомого парня, которому не требуется ни прописка, ни квартира, всё дело, якобы, в интересе. Однако я решил сначала показать нашу работу. Встретил его на платформе Новая, переодет в душ-комбинате и привел в шахту. Бригада Гордова как раз разрабатывала верхний ярус. Вода льет рекой... Когда вышли на поверхность, парень поинтересовался, где отдел кадров. Но до конторы так и не доехал. Никто его в СМУ-5 не видел. Я потом даже порадовался, что не просил за него. Все равно бы он не стал нашим человеком. Некоторые думают, что достаточно посмотреть фильм, чтобы иметь представление о профессии. Но в жизни многое не так, как на экране. Не так просто.

А еще Равиль Мифтянович рассказывает о «Боровицкой», где приток воды во время проходки достигал более 200 кубометров в час. Но дело не только в проблемах производственных. Были тут и другие... Библиотека имени Ленина представляла строителям СМУ-5 претензии, связанные с появлением трещин на книгохранилище. А дальше стали появляться статьи в газетах.

— Читая одну из публикаций во спа-

сение библиотеки, где свои подписи поставили космонавты, художники, писатели, артисты, и говорю начальнику участка Тищенко: «Как же так, Александр Иванович? Откуда всем им известна горная обстановка? Хотя бы один профессор или специалист горного дела подписался. Нет никого! Это все равно, что я бы, ничего не соображая, расписывался за плохие удои коров. Считаю, что все эти подписи не авторитетны». И что же выяснилось потом, — подводит итог Равиль Мифтянович. — Комиссия, которую возглавил председатель Моссовета Сайкин, доказала, что осадки поверхности в допустимых нормах, а ремонт библиотеки не производился с 1937 года, хотя деньги на это перечислялись ежегодно. Но если бы все эти разбирательства прошли бесследно, так нет! Начальник СМУ Николай Иванович Федоров от сильного стресса и переживаний попал в больницу и больше уже в коллектив не вернулся.

### И снова — на Чистых прудах

— Дядя Володя (Равиль Мифтяновича зовут в СМУ-5 Володей), иди, посмотри, где вы работали. Вот, видишь, вынимаем крепления, стойки, которые вы ставили. Наделали дел, позабыли выработки...

Но кто же знал, что СМУ-5 однажды снова вернется туда, где уже построили «Тургеневскую», раскрыли средний зал «Чистых прудов». Снова Равиль Мифтянович встретился со своими родными станциями, которые скоро соединятся пересадками со «Сретенским бульваром». Сегодня нет уже тех подземщиков, с которыми он вершил свои героические дела, устанавливая рекорды проходки. И не хватает квалифицированных кадров. Но вместе с тем он уверен: они обязательно будут. Есть в коллективе люди, способные научить, передать опыт. Это Виктор Чемерикин, который когда-то трудился под его началом, это Иван Грибанов, Александр Корсаков, Геннадий Сабуров, Александр Мягкохлеб...

— Бригадир соображающие, — дает свою оценку Равиль Мифтянович. — А недавно в СМУ вернулся Иван Кротов, бывший бамовец, которому я, уходя, передавал бригаду. Новые люди около них научатся. Коллектив разрастется. Конечно, проходчиком широкого профиля за три-четыре года не станешь, лет восемь потребуется. Вот когда пройдет человек пески, стволы, наклоны, залы большого сечения, пегроны, вот тогда из него получится настоящий мастер. Проходчик — профессия сложная, уникальная. Это не водитель, которому достаточно для обучения шестимесячных курсов.

А еще бывший бригадир мечтает о хорошем оснащении строительных участков современной техникой и механизмами, и желательно российского производства. Нет, он не отрицает, что появилось много нового. Но, тем не менее, «Сретенский бульвар», все три зала и СТП, прошли на лебедках. А это — техника довоенная и довольно опасная.

— Хотелось бы, — говорит Равиль Мифтянович, — чтобы Метрострой был окружен таким же вниманием, как и прежде, при советской власти. Чтобы не было у метростроителей простоев и чтобы работу коллектива оценивали по достоинству. Вот смотрю телевизор, награждают артистов, писателей, поэтов. Я не против, заслужили. Но ни разу в последние годы не видел, чтобы отмечали рабочие коллективы. На них просто махнули рукой. А когда-то предприятия и их труженники оценивались наравне с артистами и артистами. И это было по совести.

О чем еще сожалеет бывший бригадир проходчиков Нугаев? О том, что не может, как раньше, работать в забое — настало время уходить. Но как он будет жить без коллектива?

Нина СОЛОВЬЕВА.

# Юбилейные поздравления коллективу Московского метростроя

Продолжаем публиковать праздничные адреса

Уважаемый Геннадий Яковлевич! В связи с 75-летием со дня основания Московского метростроя примите от коллектива Дирекции строящегося метрополитена самые сердечные поздравления!

Московский метрострой был создан в 1931 году, и с этого момента начинается яркая история метростроения. Благодаря высокому профессиональному мастерству, ответственности, коллектив стал лидером метростроения. Он решает сложнейшие технические задачи по строительству линий Московского метрополитена, одного из самых напряженных по пассажирским перевозкам, и в то же время самого надежного, безопасного и красивейшего архитектурного сооружения в мире.

Специалисты Московского метростроя с честью обеспечили высококвалифицированную помощь по строительству метрополитенов в других городах страны, а также в странах ближнего и дальнего зарубежья.

Московская Дирекция строящегося метрополитена выражает огромную благодарность Вашему коллективу за высокий профессионализм и добрые отношения, проявляемые при совместной работе. Желаем Вам и коллективу здоровья, благополучия и дальнейших успехов в творческом труде.

**От коллектива Дирекции строящегося метрополитена заместитель начальника Метрополитена – начальник Дирекции строящегося Метрополитена Н.Ф. БАБУШКИН. Председатель профкома Дирекции строящегося Метрополитена В.В. МАРТЬЯНОВ.**

\*\*\*

Коллективу ОАО «Мосметрострой» Генеральному директору Геннадию Яковлевичу Штерну

Уважаемые коллеги! Правление Тоннельной ассоциации России поздравляет вас с 75-ле-

тием со дня образования Метростроя!

Три четверти века отделяют нас от этого исторического события, положившего начало сооружению Московского метрополитена и развитию в нашей стране нового специального вида строительства — метростроения.

Благодаря энтузиазму рабочих, техников и инженеров, организации на широком фронте различных способов ведения работ за три года была проложена первая линия отечественного метрополитена протяженностью более 11 км с 13 станциями.

В ходе ее сооружения в сложных природных условиях применены оригинальные конструкции станций, созданы выразительные архитектурные ансамбли подземных вокзалов — гордость российских проектировщиков, архитекторов и строителей.

В истории нашей страны слова «Метрострой» и «Метростроевец» всегда являлись символом мужества и гарантий трудовых успехов.

Создание Московского метрополитена стимулировало развитие техники и технологий, методов строительства тоннелей и различных подземных сооружений в нашей стране. Возведение каждой новой линии знаменовало собой очередной шаг в развитии техники, характеризовалось внедрением более совершенных конструкций, машин и технологических процессов.

В результате проделанной огромной работы создан один из крупнейших и красивейших метрополитенов мира.

Московские метростроевцы — передовой отряд транспортных строителей. Их творческие разработки и инженерные решения широко используются при сооружении транспортных тоннелей страны.

Специалисты Мосметростроя прокладывали протяженные железнодорожные тоннели на линии Абакан-Тайшет, на Байкало-Амурской магистрали и Северном Кавказе.

В настоящее время метростроевцы ведут сооружение в Москве круп-

нейших автодорожных тоннелей, среди которых уникальные двухъярусные Серебрянборские для совмещенного движения автотранспорта и метрополитена.

Московский метрострой активно участвует в работе Тоннельной ассоциации России, в проводимых ею мероприятиях, направленных на содействие ускорению научно-технического прогресса, повышению эффективности и качества строительства и эксплуатации тоннельных сооружений.

Желаем славному коллективу Мосметростроя, ветеранам отечественного метростроения дальнейших производственных успехов в строительстве Московского метрополитена и транспортных тоннелей на благо развития России.

**Председатель Правления Тоннельной ассоциации России В.А. БРЕЖНЕВ.**

**Руководитель Исполнительной дирекции Тоннельной ассоциации России С.Н. ВЛАСОВ.**

\*\*\*

ОАО «Метромаш» сердечно поздравляет весь коллектив ОАО «Московский метрострой» с юбилейной датой — 75-летием со дня основания.

Строительство первой очереди нового вида городского транспорта — Московского метрополитена — явилось яркой вехой в истории Советской России. Отсчет начинался с нуля, но в сложнейших условиях, невиданными темпами — за четыре года — было проложено более десяти километров линий подземного транспорта! Начиная с 1931 года до сегодняшнего дня, в Москве силами огромного коллектива Московского метростроя построен прекрасный подземный город.

Об истории Московского метростроя, о замечательных людях, которые преодолевали все трудности и препятствия, создавали и осваивали новую технику, написано много стихов и песен.

После завершения строительства первой очереди, Метрополитен со своими роскошными станциями и вестибюлями стал предметом гордости не только москвичей, но и всей страны.

Так при полном отсутствии зна-

ний, навыков и традиций возникла, выросла и окрепла новая строительная организация — Метрострой, заложившая фундамент новой в стране отрасли — метростроения.

На протяжении всей своей трудовой деятельности ОАО «Метромаш» являлся и является надежным партнером ОАО «Московский метрострой» в строительстве новых станций Московского метрополитена.

В день славного Юбилея желаем всему коллективу крепкого здоровья, счастья, дальнейших творческих успехов в труде на благо нашей великой России!

**Коллектив ОАО «Метромаш».**

\*\*\*

Дорогие друзья!

Примите наши самые искренние поздравления по случаю 75-летия ОАО «Мосметрострой»!

Ваша организация — выдающийся высокопрофессиональный коллектив с богатейшей биографией. За минувшие семьдесят пять лет вашими стараниями сооружена и продолжает расширяться современная подземная транспортная сеть Москвы. На вашем счету — бесчисленные километры подземных магистралей. Вами создано огромное количество величественных подземных дворцов, ставших бесценным достоянием города, его визитной карточкой. Во все это вложены труд и огромный опыт нынешнего и предыдущих поколений метростроевцев, эти достижения помогают вам оставаться надежной опорой строительного комплекса Москвы. С вами, властелинами столичного подземелья, связаны надежды миллионов москвичей на решение транспортных проблем. Вам доверяют строительство сложнейших тоннельных сооружений в дорожном строительстве.

В последние годы нам довелось тесно сотрудничать со строительными подразделениями «Мосметростроя». Опыт совместных работ показал, что сотрудничество с вами оказалось надежным, эффективным и перспективным, и что взаимопонимание с вами вполне достижимо. Все это располагает к дальнейшему самому широкому взаимодействию, к которому мы вас с удовольствием приглашаем. Вместе мы сумеем

добиться самых невероятных успехов, которых мы вам сегодня искренне желаем!

Пусть ваши тоннели всегда выводят на свет!

**Президент НПО «Космос» А.В. ЧЕРНЯКОВ.**

\*\*\*

Генеральному директору ОАО «Мосметрострой» Г.Я. Штерну Коллективу Московского метростроя

Уважаемый Геннадий Яковлевич! Федеральное государственное учреждение «Управление военизированных горноспасательных частей в строительстве» горячо и сердечно поздравляет Вас и Ваш коллектив с 75-летним юбилеем.

В 1931 году в нашей стране родилась новая профессия — метростроевец. За прошедшие годы ее освоили многие тысячи людей, прошли большой жизненный и творческий путь несколько поколений. Московские метростроевцы создали один из самых удобных видов городского транспорта, доступный для широких масс миллионов наших сограждан, и открыли новую страницу в развитии горного дела, разработав научные и инженерные основы в освоении подземного пространства городов России и стран СНГ.

Являясь родоначальником отечественного метростроения, Московский метрострой сохранял всегда и выдерживает сегодня образцовый уровень безопасности на подземных работах, первым позаботился о создании профессиональной горноспасательной службы и внедрении современной системы противоаварийной защиты строящихся объектов.

Примите самые теплые слова благодарности. Желаем коллективу Московского метростроя здоровья, благополучия, счастья, больших производственных и творческих успехов в нелегком, но очень важном для москвичей труде — строительстве метро! Надеемся на дальнейшее плодотворное сотрудничество.

От коллектива горноспасательной службы

**И.о. начальника ФГУ «УВГСЧ в строительстве» В.В. ШЕСТОПАЛ.**

## Просто в жизни есть такая полоса

Еще немного, еще чуть-чуть и мне стукнет 88 лет. Все чаще и чаще, особенно в эти дни, мои мысли возвращаются к былому. Сколько там, в прошлом, осталось счастливых мгновений, сколько трудных! Всплывают в памяти люди, с которыми я трудился на Метрострое, с которыми дружил долгие годы. Ни на минуту не забываю о тех, с кем воевал в Великую Отечественную...

В мае сорок первого года, хотя на метростроевцев распространялась бронь, я сам пошел в военкомат и попросил призвать в армию. Дело в том, что как раз в это время шел спецнабор молодежи на границы СССР. И вот так, фактически за месяц до начала войны, попал на Выборгскую границу. Уже 22 июня 1941 года я стал фронтовиком.

Наши войска отступали под натиском врага. А затем началась блокада. И население Ленинграда,



и мы, военнслужащие, попали в тяжелейшие условия. Город постоянно подвергался артобстрелам и бомбардировкам, было много раненых, погибших. А вскоре пришел голод и с ним — болезни, смерти.

Но мы выстояли! Пришло и наше время, когда при поддержке Москвы, моих родных метростроевцев, всей страны, мы прорвали блокаду и начали наступать, враг нес неисчислимые потери.

Я был рядовым солдатом-стрелком. Со мной служили мои сверстники из разных уголков нашей страны, разной национальности. Мы были очень дружными, спаянными, как одно целое. И еще удача: рядом с нами были на редкость храбрые командиры и политработники. Вот, например, командир дивизии Борщев, командир полка Семенов, командир батальона Воинов, комиссар полка Подосенов — все ленинградцы. Мы, необученные солдаты, не знавшие ни тактики, ни стратегии, постоянно рвались в бой — ничто не страшило. Не раз приходилось командирам охлаждать наш пыл, воспитывать, учить военной науке, поругивая при этом: «Куда прешь, видишь, фриц стреляет, а ну-ка, давай по-пластунски двигай. Убьют!» Может быть, поэтому в ходе наступательных боев наши потери были незначительными.

Как-то в полк пришло пополнение. В числе молодых бойцов оказался целый взвод девчонок — вот радость-то была! Девушки — радистки, связистки, машинистки, санструкторы проявили себя смелыми и образованными в военных науках.

Особенное счастье испытывали бойцы, когда получали письма из родного дома. Правда, это было

редкостью. Получатель письма читал его вслух, потом отплясывал, а товарищи ему кричали «Ура!» Низкий поклон работникам военной полевой почты! Они доставляли нам весточки с родины через все преграды, которые только могли встретиться на трудном фронтовом пути.

Советские войска наступали по всем фронтам. Мне пришлось участвовать в освобождении концлагерей — это было страшное зрелище. Я дошел до Берлина. За два месяца до окончания войны мне присвоили звание лейтенанта. А на здании поверженного рейхстага осталась моя надпись: метростроевец Роман Гутковский.

Я всегда буду помнить комиссара полка Подосенова, для которого был словно родным сыном. Никогда не сотрутся из памяти лица моих товарищей Николая Белева, Анатолия Фролова, Петра Прияткина, Натана Мангушева. Вечная им слава! А своему однополчанину Василию Величко, который проживает в Томской области, я отправил недавно письмо и теперь с нетерпением жду ответа.

И главное... Я хочу сказать сегодня о своей преданности и любви к Метрострою и метростроевцам.

## ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Все эти годы я с ними. Когда-то я тесно общался с поэтом Григорием Костровым, журналистами Маргаритой Невольной, Алексеем Фоминым, Ефимом Резниченко, Героем Соцтруда Татьяной Федоровой, Героем Советского Союза Иваном Вишняковым... С глубоким уважением я отношусь к ныне здравствующим Константину Абрамовичу Ратнеру, Игорю Ивановичу Бучинскому, Дмитрию Евгеньевичу Метальникову, Валентине Васильевне Шульгиной... Многим из них я неоднократно посвящал свои стихи, для них писал картины. Делал это всегда с радостью и вдохновением. Выступая по радио и телевидению, я всегда рассказываю о друзьях-метростроевцах, именно они становятся героями моих очерков и рассказов.

Я горжусь, что Метростроем был воспитан с юных лет... Желаю всем метростроевцам крепкого здоровья, счастья, благополучия. И новых свершений.

Когда тебе уже почти 88, всё чаще и чаще вспоминается былое. Но... молодость не прошла. Она по-прежнему живет в душе и сердце.

**Роман ГУТОВСКИЙ, ветеран Метростроя.**

## По следам войны



**К**ак всегда осенью поисковый отряд «Память Метростроя» подводит итоги очередного полевого сезона. В этом году он был двадцать восьмым по счету.

— Подготовка к выезду начинается заранее, с зимы: находим технику, бензин, снаряжение, — рассказывает командир поискового отряда Сергей Куликов. — А людей, готовых отправиться в дорогу, всегда много. Практически каждый раз выезжают учащиеся трех московских школ из Центрального округа, Южного Бутова, Бабушкинского района, студенты Энергетического института, ребята из Истры и Кубинки. Обычно набирается человек пятьдесят, а бывает, достигает и восьмидесяти. На этот раз к нам присоединились еще поисковики с Урала, из Татарии, Марий Эл. Мы им помогли определиться с местами поиска, делились необходимой информацией. Работали все вместе, дружно. На берегу Вазузского водохранилища раскинули лагерь, жили в палатках. И, надо сказать, нам здорово повезло с погодой. Поиск велся по полной программе.

**Ветераны-метростроевцы на концерте, посвященном Дню Победы.**



В этом году отряд «Память Метростроя» открыл свой полевой сезон 28 апреля. Всё в том же месте, в Сычевском районе Смоленской области, ребятам удалось обнаружить останки более трехсот солдат. Найдены также медалионы, часть из которых уже расшифрована. С воинскими почестями, с участием священника прошла церемония перезахоронения героев. На этот раз поисковикам не пришлось искать спонсоров или вкладывать свои сбережения на гробы, венки, цветы. Деньги были выделены из областного бюджета.

И еще один эпизод, о котором упомянул командир отряда Сергей Куликов, это приезд в лагерь автора и исполнителя своих песен, воина-«афганца» Владимира Мазура. В полевых условиях, на импровизированной сцене он дал для поисковиков большой концерт, который по достоинству оценили ребята. И живая музыка, и тексты песен — всё пришлось по душе.

А накануне 9 Мая Владимир Мазур и его товарищи по боевому и песенному братству, при участии поисковиков, дали еще один концерт — для ветеранов-метростроевцев, проживающих в Лосях. Концерт состоялся на сцене быв-

**К концерту готовятся Елена и Владимир Мазуры.**

**Поисковики в Сычевском районе Смоленской области.**



шего Дома культуры Метростроя, а теперь Нового драматического театра.

Летом прошлого года отряд «Память Метростроя» выезжал на строительство мемориала в Белоруссии. Есть там такой город Городок, на окраине которого в годы Великой Отечественной войны фашисты расстреливали и затем сбрасывали в огромный ров останки уничтоженных ими людей, в числе которых были солдаты, партизаны, местные жители и жители окрестных деревень. В память о погибших по всему заросшему травой полю были разбросаны деревянные крестики. Теперь здесь мемориал, созданный руками поисковиков из Москвы. Его строительство, начатое в прошлом году, было окончательно завершено этим летом.

— Участники поездки, а это школьники Центрального округа и Южного Бутова, в ходе работ многому научились, — рассказывает Сергей Куликов. — Им пришлось вязать арматуру, укладывать бетон, выкорчевывать деревья, разгружать машины с песком, сажать траву...



**У мемориала в Городке.**

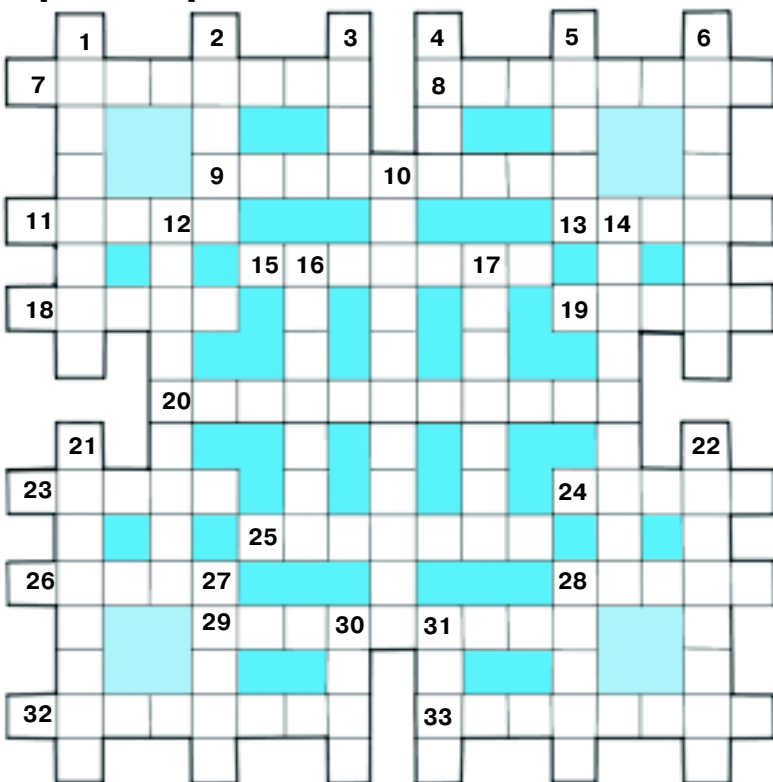
лорусскими и русскими поисковиками, чтобы их сотрудничество не ограничивалось лишь встречами на футбольных и волейбольных полях, а было более тесным и плодотворным.

Всего тринадцать дней отряд провел в Белоруссии. Но если спросить участников поездки о впечатлениях, рассказ займет немало времени. Потому что за эти дни ребята не только сдали «под ключ» первое в своей жизни сооружение, но и побывали на экскурсиях в Витебске, в Полоцке, в Хатыни. А сколько еще мероприятий провели в свободное время: и КВН, и концерты, и соревнования.

Возвратившись в Москву, отряд «Память Метростроя» 22 июня возложил цветы к могиле Неизвестного солдата в Александровском саду. А совсем недавно, 29 сентября, состоялся выезд в Бородино и поселок Уваровку, где на стене школы, благодаря усилиям Сергея Куликова и директора Колледжа № 53 Метростроя Александры Иосифовны Сидоровой, была установлена мемориальная доска в честь героев-танкистов 1-го Донского танкового корпуса. Ближайшая задача, которая стоит перед поисковиками накануне 65-летней годовщины разгрома немцев под Москвой, привести в порядок доты и дзоты, построенные в сорок первом году метростроевцами на Волоколамском шоссе и в Бородино. Для этой цели Сергей Куликов планирует привлечь учащихся Колледжа. В настоящее же время отряд «Память Метростроя» готовится к ноябрьскому шествию по Красной площади.

**Людмила АБРАМОВА.**

## Кроссворд



**Ответы на кроссворд, напечатанный 13 октября.**

По горизонтали: 4. «Сокол». 6. Гончар. 8. Яблоня. 9. Катаманин. 12. Трак. 13. Короб. 14. Парк. 19. Абакумов. 20. Гусеница. 21. Парусник. 22. Пирожное. 25. Драп. 26. Копёр. 27. Винт. 31. Перевозка. 32. «Динамо». 33. Лушник. 34. Девта.

По вертикали: 1. Горбатов. 2. Подласок. 3. Ротерт. 5. Знаток. 7. «Реал». 8. Ялик. 10. «Калужская». 11. Категория. 15. Абзац. 16. Торий. 17. Фучик. 18. Яцков. 23. Полежаев. 24. Фёдорова. 25. Душкин. 28. Тёмкин. 29. Депо. 30. Скол.

**По горизонтали:** 7. Настил, рабочая площадка на строительных лесах. 8. Станция второй очереди. 9. Перебор. 11. Сооружение в виде столба для различных целей. 13. Сильное возбуждение, задор, увлечение. 15. Популярная футбольная команда. 18. Круглая, расширяющаяся сверху чашка без ручки. 19. Вещество из двух или нескольких металлов. 20. Элемент электрической цепи, обладающий свойством накапливать электрическую энергию. 23. Щит, стойка для размещения экспонатов выставки. 24. Приток Невы. У его устья в 1240 году произошла битва, за победу в которой предводитель русского войска стал именоваться Александром Невским. 25. Соединение для общей работы двух или нескольких разнотипных машин. 26. Многолезвийный режущий инструмент. 28. Инертный газ. 29. Крёстная дочь. 32. Заместитель начальника Мосметростроя в 40-е годы, откомандированный в начале 50-х годов из Москвы на строительство секретного предприятия в недрах Енисейского края. 33. Материал, разработанный специально для покрытия спортивных площадок.

**По вертикали:** 1. Человек, мыслящий застывшими формулами, без учета конкретных условий, места, времени. 2. Скопление народа, сборище. 3. Знак препинания. 4. Малоприятная медицинская процедура. 5. Лица, сопровождающие какую-либо важную особу. 6. Станция метро, построенная силами СМУ-11, когда им руководил А.Евтихин. 10. Зарубежная фирма, производящая тоннелепроходческие механизированные комплексы, используемые Мосметростроем. 12. Придуманная фантастами способность человека перемещать предметы взглядом. 14. Город на Днепре. 16. В грамматике — неизменяемая (несклоняемая) часть речи. 17. Коренная жительница страны, столицей которой является Тирана. 21. Старообрядец. 22. Третейский суд, в котором спор решается судьей-посредником. 27. Отросток нервной клетки, проводящий нервный импульс от тела клетки к периферии. 28. Быстрый аллюр, при котором лошадь идёт вскачь. 30. Птица, символ мудрости. 31. Руководитель Индии в первые годы ее независимости.

**Составил М.ПЕТРУНИН.**

## Кому достанется Кубок и Суперкубок?

С момента завершения летнего чемпионата Мосметростроя по мини-футболу прошло более двух месяцев, и спортсмены успели соскучиться по мячу. Поэтому все команды, выступавшие в чемпионате, подали заявки на участие в кубковом турнире, который становится традиционным. Такой же традицией стал и последующий розыгрыш Суперкубка.

Летние футбольные баталии проходили, как известно, в двух местах — на стадионе «Красная стрела» и в футбольно-легкоатлетическом манеже ЦСКА. Для кубковых игр благодаря помощи спонсоров удалось заполнить стадион «Спартак-2», находящийся на Ярославской улице — это район метро «ВДНХ», за гостиницей «Космос».

Игровой день только один в неделю — вторник. При этом поле, поступающее в распоряжение метростроевских футболистов на время с 20.00 до 22.00, делится, как уже было летом, на две игровые площадки.

В отличие от классических кубковых турниров, привлекающих к участию несколько десятков коллективов, метростроевский предусматривает два круга, то есть, команда выбывает из него только после второго поражения.

**Николай АКИМОВ.**

**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 24.10.2006 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2310

Заказ № 957