

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

НАЧАЛАСЬ ОБЛИЦОВКА ПУТЕВОЙ СТЕНЫ

Станцию «Трубная» посетил автор архитектурного проекта Владимир Филиппов. Он ознакомился с отделочными работами, которые ведет на шахте № 941 участок Николая Рекутина из УССР. Там на станционной платформе укладывается гранит, своды закрываются водозащитным зонтом, в левом тоннеле начата облицовка путевой стены камнем: по цоколю идет гранит, выше — мрамор. Архитектор в целом остался доволен ходом реализации его замысла.

БЕТОН ДЛЯ КАССОВОГО ЗАЛА

Участок Накипа Файзрахманова из СМУ-8, сооружающий вестибюль «Трубной», забетонировал перекрытие машинного помещения, где будут монтироваться эскалаторные машины большого наклона. Этот же элемент монолитной конструкции является полом будущего кассового зала.

СМЫКАЕТСЯ ДОРОЖНАЯ ПЛИТА

На точке «С» Звенигородской магистрали участок Тенгиза Ломия из СМУ-2 готовит арматурный каркас под первую заходку по дорожной плите в пределах левой монтажной камеры.

РЕКОНСТРУКЦИЯ НА «ДОБРЫНИНСКОЙ»

Вестибюль станции метро «Добрынинская» кроют с 21 декабря. Эскалаторы, смонтированные в конце 1940-х годов, выработали свой ресурс, и их необходимо заменить. Кроме того, будет проводиться реконструкция самого вестибюля: замена полов, кровли, установка нового кассового модуля, турникетов новой конструкции, а также обновление инженерных сетей и устройств метрополитена. Архитектурный облик вестибюля при реконструкции полностью сохранится.

Работы планируется вести круглосуточно, однако все равно вход на «Добрынинскую» с Садового кольца будет закрыт в течение года, а пассажиры на нее смогут попасть через станцию «Серпуховская» Серпуховско-Тимирязевской линии. Здесь установят дополнительные турникеты и кассы.

С НОВОСЕЛЬЕМ, ШПСЛ!

Коллектив шахтной промышленно-санитарной лаборатории Мосметростроя недавно переехал со Старо-Алексеевской улицы на новое место. Теперь ШПСЛ разместились на втором этаже капитально отремонтированного административного здания Автобазы № 3 по адресу: улица Старообрядческая, дом 28А.

Поздравляем с новосельем!

МЫ ЕДЕМ, ЕДЕМ, ЕДЕМ...

«Юный метростроитель» готовится к встрече детей. 27 декабря около 400 ребятишек поедут на зимние каникулы в Балабаново. Как и в предыдущие годы, комфортабельные и удобные для дальней дороги «Икарусы» отправятся в путь от Дворца культуры Метростроя в 10 часов утра.

Предварительно детям предстоит пройти медицинский осмотр. Это можно будет сделать 25 и 26 декабря с 10 утра до 18 часов вечера в ДК.

Возвращение ребят — 10 января. Автобусы из Балабанова придут к ДК Метростроя к 16 часам.

Трудный путь путевого бетона



Шахта № 906, где СМУ-3 сооружает конечный отрезок центрального участка Люблинской линии, находится в одном из Самотечных переулков за пределами Садового кольца, но подъехать с окраины к ней, минуя эту весьма загруженную столичную автомагистраль, практически невозможно. Специфику своего центрального местоположения участок Андрея Константиновича Чижевского сполна прочувствовал и в период основных проходческих работ, и когда пришла пора укладки путевого бетона. Объемы грунта, выдаваемого на-гора, конечно, очень велики, зато он какое-то время может, в принципе, полежать не в бункере, так в кузове. А с бетоном постоянно надо поторапливаться, чтобы капризный материал не потерял заказанных характеристик.

«Плечо» от Черкизова до Самотёки на карте мегаполиса не смотрится чересчур длинным, но там невозможно обозначить предполагаемые и почти неизбежные «пробки».

Первый миксер в тот день, 6 декабря, ожидался на шахте сразу после 10 часов, когда несколько затихает утренний автопоток, но прибыл почти в 11. И минут через десять у ворот

Миксер прибыл на шахту № 906.

Тоннельный бетоновоз производства Скуратовского завода.

строительной площадке появилась вторая машина с вращающейся «грушей». Дальнейший путь бетона от поверхности до тоннеля не так-то прост, особенно при глубоком заложении, но все-таки он уже полностью находится в руках метростроителей.

Исходный вариант с использованием материальной скважины пока не доведен до конца, и бетон спускают в шахту по трубе, смонтированной в стволе.

—Когда пришло время заняться путевым бетоном, — рассказывает механик Владимир Ильич Кондрашин, — начальник участка собрал совещание. Мы обсудили задачу, набросали схемы. Прикинули, где трубопроводы проложить, какие насосы и где должны стоять, какое оборудование вообще потребуется. Главный механик нашего СМУ Аркадий Владимирович Муругов съездил в Тульскую область, и оттуда, непосредственно со Скуратовского завода, на шахту поступило



Оператор «швинга» А.А. Гончаров и горный мастер А.Н. Поливач.

Бригада А.С. Садольского (четвертый слева).



три пневмобетоноукладчика (мы их называем просто — бетоновозами). В клеть они не помещались и попали вниз через лесопуск. Там мы их наладили и запустили в дело. Кое-что при этом изменили. Например, отказались от шаровых кранов, которые оказались неприемлемыми для бетонного «молочка». Усилили хомутики на шлангах. В случае каких-то неожиданных неполадок новой для нас техники мы можем вызвать, пока не истек срок гарантии, заводских представителей. Серьезная проблема возникла у нас в точке, где заканчивается вертикальный бетоновоз. Мы хотели обойтись там простой задвижкой. Но перед ней разогнавшийся бетон под собственным весом стал спрессовываться и терять подвижность. Выход предложил главный энергетик СМУ Виктор Павлович Дёмин. Сделанный по его идее компенсатор в виде изогнутой трубы притормаживает бетон, не даёт ему расслоиться.

На нижнем горизонте нашим проводником стал горный мастер Алексей Николаевич Поливач. Сначала он провел нас за клеть, где в сборку соединены бетономешалка и «швинг», дающий бетону первоначальный горизонтальный импульс. Оттуда трубопровод, смонтированный под сводом подходной штольни, идет к месту загрузки бетоновозов.

Поскольку новый цикл только-только стартовал, все три скуратовских механизма находились в одной сцепке. По своей сути это цилиндрические ёмкости примерно на два куба, с помощью цепного устройства передающие движение от колёс расположенным внутри лопастям, которые постоянно перемешивают содержимое цилиндра. В те моменты, когда бетоновоз стоит (при загрузке или разгрузке), лопасти приводятся в движение благодаря подключению к маслостанции. Всего их две и они входят в комплект заводской поставки.

Электровоз доставляет бетон в пе-



Оператор по приемке бетона В.В. Жидков.

ВЕСТИ СО СТРОЕК

регионный тоннель к тому пикету, где на тот день находится граница шпально-рельсовой решетки. Дальше — ещё один трубопровод, доставляющий, наконец, материал в распоряжение бригады.

Подождав у той конечной точки минут десять, мы дождались момента, когда из отогнутого книзу конца трубы на лоток под полшпалки хлынуло бетонное молочко, необходимое для промывки и смазки всей системы. Его высоко разлетевшиеся брызги сразу же были тщательно смыты с тоннельной железобетонной отделки. После следующего рейса электровоза с пневмобетоноукладчиком труба выдала в ограниченное опалубкой пространство уже около двух кубов бетона. И можно было браться за вибраторы. Их шум многократно усиливался благодаря отличной акустике тоннеля и просто давил на уши. Но, как говорили рабочие, они к нему привыкли. Больше хлопот доставляет сам бетон, который из-за присадок очень быстро разъедает рукавицы. И, конечно, очень непросто выдерживать всю многочасовую операцию укладки, которую нежелательно прерывать.

Путевым бетоном участок Чижевского занимается с ноября, направив на это ответственное дело основную проходческую бригаду Александра Степановича Садольского.

—Мы для начала замахнулись на заходку длиной в 75 метров, — рассказывает Поливач. — Но смогли осилить только 20. Потом сделали за один приём вдвое больше. И, наконец, решили, что оптимальная заходка — это 60 метров. Одну такую мы забетонировали в конце ноября. И теперь вот делаем столько же.

В разговор вступает находящийся там же участковый маркшейдер Владимир Иванович Соколов:

—Директор СМУ Виктор Васильевич Сергиевский поставил задачу — бетонировать за месяц по пять таких заходок. И тогда мы уложимся в график.

—А какое качество получается?

—До сих пор в допуск укладываемся, а он в основном в пределах одного миллиметра. Садольский очень требовательный бригадир.

Поливач добавляет:

—У нас тут еще отличные звенья штукатуров работают. Под руководством Галины Петровны Выборновой и Любови Ивановны Шепелевой они доводят поверхность бетона, можно сказать, до идеала.

В тот же день удалось повстречать сменного инженера путейцев из ТО-6 Александра Гомаюнова. По его мнению, укладка путевого бетона в СМУ-3 организована четко.

Юрий ПЕТРУНИН.

Фото А. ПОПОВА

Гори, гори, его звезда...

Шли работы на Краснопресненской линии. И вдруг ЧП. Взорвалась компрессорная станция с воздушным охлаждением. Пострадал машинист. Кто виноват? Проектировщики Метрогипротранса! Им и отвечать — Юрию Сильвестровичу Борозне и Константину Васильевичу Ланчикову. Если бы не Борис Павлович Воронов, в ту пору главный технолог Метростроя, неизвестно, как сложились бы судьбы этих двух инженеров. Он, прошедший войну и знающий цену человеческой жизни, он, который всегда отличался неравнодушием и чуткостью, взял расследование этого случая в свои руки. И докопался — таки до истины, до главного виновника взрыва — Казанского завода по производству компрессоров.

Если бы жизнь подарила Борису Павловичу Воронову долголетие, тогда 20 декабря этого года первопроходец метро в свои 95 принимал бы поздравления от дорогих его сердцу людей. Одним из первых приехал бы к нему со словами благодарности за спасение Константин Васильевич Ланчиков, ныне заместитель генерального директора Метро-Стиль. Приехал бы Геннадий Михайлович Богомолов, который начинал работать вместе с Борисом Павловичем в Красноярске и считал его не только учителем, но и человеком, который открыл ему дорогу на Метрострой. И звучали бы за праздничным столом тосты, и уводила бы память в прошлое... К сожалению, уже шестнадцать лет, как Бориса Павловича нет. Но одна из его дочерей, сотрудник ОАО «Мосметрострой» Татьяна Борисовна ВОРОНОВА, по просьбе редакции написала свои воспоминания об отце.

Время летит неумолимо. Люди приходят в этот мир и уходят... Но память о них остается, пока живы близкие, родные, друзья, коллеги.

Никогда не думала, что так сложно и так трудно писать о родном тебе человеке и его жизни. Тем более, если жизнь вместила в себя невероятное множество событий.

Папа родился в Москве на улице Остоженка 20 декабря 1911 года в семье кадрового офицера, гвардии штабс-капитана русской армии и сестры милосердия. Его родители познакомились в военном госпитале в Лефортове, через сто лет, кстати, в этом районе родился их праправнук. Но в революционный период семья распалась. Моя бабушка со всеми домочадцами покинула Москву и обосновалась в Калуге, где купила дом. На тот момент это было мудрое решение. Аресты и всё, что с ними

связано, прошли стороной, не затронув семью. Так что совсем не случайно мы, потомки, на генетическом уровне испытываем к Калуге и её обитателям особую любовь и благодарность.

Калуга — город детства моего папы. Детства далеко не легкого, но в то же время веселого и интересного. Когда он и его двоюродные братья собирались вместе, это было сущим наказанием для их родителей. Вот только представьте такую картину: кто-то один залезает на березу, а двое других в это время подпиливают дерево так, чтобы оно упало на рядом стоящие елки. Хорошо еще, что эта забава не принесла никому из ребят серьезных травм. Однако другое времяпрепровождение было, пожалуй, похлеще предыдущего, а это, когда малолетние «разбойники», держась за перила старого-престарого калужского моста, по наружной кромке в несколько сантиметров переходили глубочайший овраг. А еще эти «милые» детишки не раз бегали за одним чудным стариком на велосипеде. Это был Константин Эдуардович Циолковский, признанный потом основоположником космонавтики.

В эти годы бабушка вторично вышла замуж — за Павла Степановича Воронова, который дал моему папе и свою фамилию, и свое отчество. Новый глава семьи, который имел еще и своих детей — Алешу и Сережу (оба погибли во время Отечественной войны: один сражался в пехоте, второй был летчиком), поставил перед собой задачу дать всем детям хорошее образование, научить их выживать в любых условиях и обстоятельствах. Построить дом, сложить печь, сделать мебель... Косить, пилить, строгать, колоть... Охотиться, рыбачить... Быть на «ты» с техникой. Все эти науки папа усвоил в совершенстве.



СТРОИТЕЛИ СТОЛИЧНОГО МЕТРО



Дочери Бориса Павловича — Наталья и Татьяна.

бывшие уголовники. Отчаянные головы! Уходя за «языком», они возвращались с целым набором наручных часов, которые потом раздаривали в части, и продуктами для товарищей. Борьба с ними было бес-

ВМоскву семья возвратилась в конце двадцатых годов, а в мае 1932-го папа поступил на дневное отделение Горного института имени Сталина. Параллельно с учебной новоиспеченный студент ухитрялся заниматься боксом у тренера Никитина (впоследствии он возглавлял молодежную сборную страны) и, чтобы помогать семье, подрабатывал сначала на разгрузке вагонов, а потом, по рекомендации профессора В.Л. Николая, занимался проектной работой. По записям в трудовой книжке в Метропроекте, входившим в систему Метростроя, инженер Воронов появился в 1933 году. А свой диплом на тему «Составить проект в условиях строительства Московского метрополитена, ш. № 12» он защитил с оценкой «хорошо» в марте 1936-го.

И в этом же году инженер Воронов сочетался браком с очаровательной проектировщицей отдела гражданского строительства Метропроекта

Ниней Константиновной Бражевич. Свидетелями у этой пары случайно оказались заглянувшие в ЗАГС американские туристы. Кстати, в тридцатые годы этот факт мог серьезно повлиять на жизнь моих родителей. Но судьба не раз берегла и хранила отца. Так, при поступлении на Метрострой на собеседовании с кадровиком, работником внутренних дел, отец честно признался в своем дворянском происхождении. Однако в анкете это отражено не было. Честность одного встретилась с порядочностью другого. А в 37-м году начальник технического отдела Воронов вступает за двух арестованных сотрудников, объявленных врагами режима. По воспоминаниям мамы именно тогда у нее появились первые седые волосы. Но судьба и на сей раз оказалась на стороне отца. Его товарищей отпустили, и они вернулись к работе.

Финская война. До сих пор мы не все о ней знаем. Страш-



В годы работы в Красноярске. Второй справа — С.А. Титов, затем Б.П. Воронов, Н.М. Эсакия. Второй слева — А.И. Меньшиков.

ный эпизод того времени. В помещении, где умирающий командир только что передал последний свой приказ старшему по званию офицеру Воронову, влетает штабист и, направляя пистолет на папу, орет, что за срыв взятия какого-то пункта он имеет право расстрелять его без суда и следствия. Сергей Андреевич Титов — друг на все времена — закрывает грудью товарища и вырывает оружие из рук военного. По тем временам этот поступок — настоящий подвиг.

Когда началась Великая Отечественная, папа находился в командировке в районе города Кандакша Мурманской области, где метростроевцы прокладывали тоннели. Зная, что ему положена бронь, он 22 июня пошел в военкомат с просьбой отправить его на фронт. Командовал артиллерийской частью. От однополчан папы мы потом узнали, что в его разведподразделении служили

полезно. Уходили и снова приходили, увешанные по локоть часами. И снова — с вражьей провизией.

Весной 1944 года папу отозвали в Москву, а в 1945-м в семье случилось долгожданное событие — в январе родилась дочь Наташа. В то же самое время в составе правительственной комиссии папа отправился в Германию с целью изучения подземных предприятий и возвращения вывезенной из нашей страны шахтной техники. Он хорошо владел немецким языком. Еще во время учебы в Горном институте ему приходилось пользоваться немецкой технической литературой, общаться со специалистами из Германии. Из его воспоминаний о том времени запомнился еще один случай, когда узкий командный состав собрался отметить долгожданную победу. Но в самом начале праздника вылетевшая из бутылки с шампанским пробка разбила стекло на портрете вождя народов. В комнате на мгновение повисло глубокое молчание. Но затем кто-то быстро закрыл дверь, кто-то стал собирать осколки, а кто-то вылез в окно, чтобы раздобыть необходимого размера стекло. Доносов не последовало.

Из Германии возвращались через Польшу на машинах. Подполковник Воронов ехал с водителем в головной. Ночью в лесу их ждала встреча с бандеровцами. Опять судьба. Цепь бандитов миновали без потерь.

Вдекабре сорок седьмого года папа назначается главным механиком Главтоннельметростроя МПС, но уже с 1 декабря 1950-го он уезжает в командировку в Красноярск (п/я 9/44) на строительство завода по производству оружейного плутония — начинки для атомных бомб. Вот что написано об этой стройке в книге С.П. Кучина «События, люди...»:

«У ведущих конструкторов-атомщиков во главе с И.В. Курчатовым возникла идея: один из таких заводов построить под землей, в районе максимально удаленном от границ СССР. Был предложен район среднего течения реки Енисей. Здесь хорошо сочетались наиболее необходимые условия: район практически антисейсмичен, горные массивы сложены прочными кристаллическими породами, в наличии вода, крайне необходимая для технологического процесса и, наконец, есть транспортные магистрали: водный путь по Енисею и близкая Транссибирская железная дорога.

Горным управлением п/я 9/44 руководил Николай Михайлович Эсакия. Высокий профессионализм, эрудиция и организаторский талант его сочетались с широкой образованностью, культурой и личным обаянием. Московские метростроевцы, имевшие колоссальный опыт по проходке тоннелей и сооружению станций метрополитена, были буквально ошарашены намеченным размахом

Окончание на стр. 4



Борис Павлович Воронов в годы войны.

Борис Павлович на субботнике с сотрудниками Управления Метростроя. 1960-е годы.



Сегодня метро – это перенаселенная

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

квартира

На вопросы корреспондента «ЛГ» отвечает начальник

Московского метрополитена
Дмитрий Владимирович ГАЕВ

— Большинство москвичей ежедневно пользуются метро: оно — часть их жизни. А насколько нынешняя подземка отличается от той, что была в 30-е годы прошлого века?

— Московский метрополитен даже сегодня развивается по тем же принципам и схемам, которые закладывались в те далекие годы. Разумеется, появились и новые направления. Это связано, в частности, с ростом города. Но главные организационные и технические принципы сохранились. Наш метрополитен заслуженно считается одним из лучших в мире. И это, конечно же, объясняется не только его дворцовой архитектурой.

Каждый метрополитен становится отражением жизни города, и схемы их развития обычно повторяют друг друга. К сожалению, у нас они не во всем совпадают: мы пока не в состоянии полностью обеспечить потребность горожан. Причина в том, что наш метрополитен нуждается дополнительно примерно в 100 километрах рельсовых путей. Подчас человек, живущий на окраине, едет в центр, чтобы сделать пересадку, а потом отправляется чуть ли не в обратную сторону, чтобы добраться до работы или в другое нужное место.

Еще одна проблема связана с тем, что городское население стало более мобильным. Раньше часы пик приходились на начало и конец рабочего дня. Теперь же все изменилось. Уровень пассажирских перевозок в промежутке с 9 до 10 часов такой же, как и с 7 до 8: утренний час пик раздвинул свои рамки. Вечерний — также удлинился. Нередко после 19 часов в метро не меньше людей, чем в 17 или 18 часов. С учетом проверенных принципов и сегодняшних потребностей и ведется планирование и развитие метрополитена — создание той системы перевозок и их интенсивности, которая наиболее полно отвечает потребностям горожан. Ныне у нас действует 172 станции, в эксплуатации находятся 280 километров путей. В зимне-осенний период, с сентября по май, среднесуточная перевозка в рабочие дни составляет от 8 до 9 миллионов пассажиров. В летний период, когда многие москвичи уезжают в отпуск или живут вне дома, уровень перевозок снижается и составляет 6–6,5 миллиона человек ежедневно. Вот в такой интенсивности мы работаем — это максимальные цифры перевозок в масштабах всего мира. Но, к сожалению, из-за нехватки той сотни километров рельсовых путей, о которой говорилось выше, мы не всегда можем обеспечить пассажирам в метро необходимый уровень комфорта. Так что пока метрополитен представляет собой перенаселенную квартиру.

— В некогда популярной песне были такие слова: «Мне в моем метро никогда не тесно...» А что нужно сделать для того, чтобы и теперешние пассажиры могли бы их повторить, но уже применительно к нашему времени?

— В 80-е годы прошлого века мы увеличивали частоту движения поездов, удлиняли составы. Но сегодня эта возможность исчерпана. Ведь длина поезда ограничена протяженностью пассажирской платформы. И теперь на самых напряженных линиях длина составов у



нас максимальная. Интервал между поездами тоже доведен до того минимума, ниже которого опускаться нельзя, поскольку пришлось бы рисковать безопасностью движения. К примеру, на отдельных линиях между отправлением одного поезда со станции и прибытием другого проходит всего 47 секунд, 25 секунд на высадку и 82 секунды — интервал движения поездов. Мы вынуждены работать с такой интенсивностью, потому что иначе не удастся обеспечить своевременную перевозку пассажиров. А если, допустим, из-за случившегося сбоя в движении поезд стоит на станции более 25 секунд? Сразу же в тоннелях за ним начинают выстраиваться другие поезда. И чтобы ввести линию в график, требуется от полутора до двух часов.

Мы развиваем сеть метрополитена с тем, чтобы уменьшить нагрузку на действующие линии. С этой целью перераспределяем пассажиропотоки, «уводя» людей на новые линии. Проблемы связаны и с пересадочными узлами, которые необходимо расширить. Так, на Люблинской линии уже создана пересадка вне зоны Кольцевой линии. Развитие сети не должно происходить за счет «навешивания» на существующие линии дополнительных пассажиропотоков, а лишь посредством прокладки параллельных путей. В этом наша стратегия. Вот типичный пример — создание Серпуховско-Тимирязевской линии. Многие пассажиры помнят те неудобства, с которыми сталкивались на Калужско-Рижской линии, особенно на северном её конце, в районе Медведкова и тогдашней ВДНХ. Как только была пущена Серпуховско-Тимирязевская линия, жители зоны вдоль Алтуфьевского шоссе перестали пользоваться станциями метро Калужско-Рижской линии, перешли на вновь открытые.

Но есть еще в Москве районы, куда метро не дошло. Не хватает новых линий, новых станций.

— А на тех, которые существуют, удается ли вовремя менять технику?

— У нас ведется ее планомерное обновление. Технику заменяем, если она уже выработала свой ресурс или же при внедрении более совершенных механизмов и технологий. На сегодня Московский метрополитен не имеет морально устаревшей техники и является одним из самых современных предприятий. Здесь все реже встречается неквалифицированный труд. Внедряются различные электронные системы, в том числе компьютерные, системы с дистанционным диспетчерским управлением и контролем. Руководить таким огромным инженерным хозяйством старыми методами уже невозможно.

— Обновляется, должно быть, и подвижной состав?

— Он отвечает всем требованиям, связанным с безопасностью и тех-

нической надежностью. Но старый подвижной состав уступает современному по комфортности. Однако тот, что разработан по нашему заказу и теперь внедряется на наших линиях, полностью соответствует всем мировым стандартам, предъявляемым к комфортабельности метропоездов.

Началась и модернизация старого подвижного состава. Люблинскую линию теперь часто обслуживают новые поезда марки «Яуза». Мытищинский завод в сотрудничестве с метро недавно создал абсолютно новый поезд, получивший название «Русич»: им уже пользуются пассажиры Филевской линии.

В поездах, что придут на смену нынешним, станет привлекательнее дизайн салонов, будут установлены системы принудительной вентиляции, улучшится и рабочее место машиниста.

— Расскажите о новых станциях, которыми в недалеком будущем москвичи могут воспользоваться.

— За этот сложный участок работы мы отвечаем вместе с метростроевцами. В конце 2007 года планируем открыть на Люблинско-Дмитровской линии станции «Сретенский бульвар» и «Трубная площадь». Будет частично сдана Мининско-Строгинская линия. От станции «Парк Победы» она пройдет через «Славянский бульвар» и примкнет на Филевской линии к станции «Кунцевская-2». Затем поезд пойдет по участку Филевской линии через «Молодежную» и «Крылатское», а дальше — через Серебряный Бор по строящемуся сегодня двухъярусному тоннелю он двинется к станции «Строгино». Ввод линии запланирован на конец 2007 года.

В дальнейшем будем развивать юго-восточное направление. Горьковско-Замоскворецкая линия соединится с Люблинской, пойдет от станции «Красногвардейская» с двумя промежуточными станциями до «Марьино». Сама же Горьковско-Замоскворецкая линия будет продлена до станции «Братеево». К строительству этих линий мы приступили более 10 лет назад, но из-за нехватки инвестиций оно было приостановлено.



На станции «Трубная площадь» идут отделочные работы.

Строющаяся станция «Сретенский бульвар».



Кроме того, от Строгина мы придем в Митино. А от станции «Трубная площадь» Люблинско-Дмитровской линии — в Марьино Рошчу. Все это планируем завершить в 2010–2011 годах.

Не будет забыт и юг столицы. Мы должны соединить Бутовскую линию метрополитена со станцией «Битовский парк», чтобы жителям Бутова и перспективного района Щербинка, примыкающего к нему, дать возможность выезда на Калужско-Рижскую и Серпуховско-Тимирязевскую линии.

— Читателям небезынтересно будет узнать: в какую сумму обходится строительство одной станции?

— В среднем стоимость прокладки километра линии мелкого заложения сегодня составляет от 45 до 55 миллионов долларов, а глубокого заложения — от 60 до 90 миллионов долларов.

— В 30-е годы XX века метро было не просто средством передвижения, но и использовалось в целях, что называется, наглядной агитации. На его развитие ни денег, ни сил не жалели...

— Да, согласен. Метрополитен — визитная карточка всей страны. Он — элемент престижа, особенно для столицы. Поэтому тогда его так широко субсидировали.

— А теперь метро за счет чего живет?

— В основном за счет платы за проезд, которую собираем с пассажиров, 4–5 процентов — это доходы от коммерческой деятельности, не связанной с перевозками. Однако строительство осуществляется только благодаря государственным капитальным вложениям. 80 процентов средств получаем от правительства Москвы, остальные — через федеральный бюджет.

— Многие крупные фирмы стремятся привлечь средства инвесторов. Подобное сейчас происходит при реконструкции Ленинградского проспекта. Вы такой вариант используете?

— Эта реконструкция осуществляется в большей степени за счет прямых инвестиций города, хотя и частные средства привлекаются. Метрополитен также имеет отношение к этой работе. Дело в том, что немалый объем строительства ведется в технических зонах метрополитена. И те средства, которые

инвестор платит нам за аренду земельного участка, на котором реализует свой коммерческий проект, идут на финансирование метрополитена.

Бывают прямые инвестиции. К примеру, при строительстве второго вестибюля и входа станции «Маяковская» стартовый капитал был получен в результате продажи прав аренды на земельный участок земли. Семь лет мы не могли начать это строительство из-за отсутствия средств, а теперь там уже открыт новый вход на станцию «Маяковская».

По той же схеме прямых инвестиций будет проходить строительство станции в Мякининской пойме. Предприниматели для повышения коммерческой привлекательности этого района заинтересованы в строительстве здесь станции метро. Тем более что под ним мы прокладываем тоннели от Строгина до Митина. А благодаря инвестициям еще возведем и станцию метро «Мякининская».

— Не хотели бы вы что-либо позаимствовать из западного опыта эксплуатации метро?

— С начала 90-х годов прошлого столетия мы активно работаем в мировом сообществе транспортников — почти со 100 мировыми метрополитенами. Постоянно встречаемся с коллегами. И конечно же, используем мировой положительный опыт. А они перенимают то хорошее, что есть у нас. Но в каждой стране — свои принципы и подходы к делу, и не всегда можно напрямую использовать чужой опыт. Например, в Англии существуют достаточно жесткие законы, позволяющие эффективно бороться с вандалами. А «зайцев» в некоторых случаях можно даже привлечь к уголовной ответственности. Штрафы там, не в пример нашим, составляют значительную сумму, которая может измеряться тысячами фунтов стерлингов. Но наше законодательство не столь жесткое... А из того, что мы взяли из западного опыта, могу назвать автоматизированную систему контроля оплаты проезда.

Зато на Западе активно изучают наш опыт охраны общественного порядка в метрополитене. И применяют его в рамках уже своего законодательства.

— Скажите, будут ли меняться цены на билеты?

— Инфляционные процессы никто не отменял, постоянно идет индексация тарифов, в том числе и тарифов общественного транспорта. В Москве существует Региональная энергетическая комиссия, которая периодически пересматривает существующие тарифы. В рамках этих процессов мы и работаем. Естественно, с ростом цен на электроэнергию растут и затраты, связанные с перевозкой пассажиров. Не готов сказать, когда мы изменим цены на проезд. Но должно это происходить раз в год, не чаще.

— Не могу не задать вопрос о социальных программах: пенсионеры, инвалиды, льготники пользуются метро бесплатно. Не обременительно ли это для вас?

— Мы — одни из инициаторов создания «Социальной карты москвича». И в соответствии с ней столичное правительство оплачивает нам перевозку льготников. Вместе с тем оно уделяет постоянное внимание развитию подземного транспорта и помогает нам качественно обслуживать пассажиров — не только москвичей, но и прибывающих к нам со всего мира.

Беседовал
Евгений ДАНИЛОВ.
(«Литературная газета»).

Гори, гори, его звезда...

Окончание, начало на стр. 2

работ — фактический объем составил более 12 млн. кубометров. Трудно себе представить выработку, где может разместиться 23-этажное здание.

Генерал-директоры С.С. Панчев, А.С. Чесноков, К.И. Егунов, П.С. Сметанкин, инженер-полковники И.И. Выдыш, Б.П. Воронов и другие являлись действенным штабом по организации и выполнению технологически очень сложных горных работ».

У папы в это время было два заместителя — Карпов и Рыкалин. Все горнопроходческие работы выполнялись под непосредственным руководством опытных московских метростроевцев Замалдинова, Соловьева, Меньшикова, Буниатана, Титова (друзья снова были вместе) и других. Позднее на стройку приехали Богомолов, Волков, Прус, Цыбуляк, Сазонов, Гульбе. Многие из них потом связали свою жизнь с Метростроем.

В период командировки в жизни папы и всей семьи произошли два важных события. Одно — рождение второй дочери. Папа рассказывал, что в тот февральский день, когда я родилась, в Красноярске светила радуга. Другое — получение новой квартиры, которая предназначалась для Эсакии. Но Николай Михайлович, увидев, в каких условиях проживает наша семья, отдал ордер папе.

«Временная» командировка продолжилась до 1959 года. Вернувшись в Москву, папа стал трудиться главным технологом, заместителем главного инженера Мосметростроя.

Где бы ни работал, какую бы должность ни занимал, к любому делу инженер Воронов подходил творчески. Еще в 1939 году им был составлен и утвержден руководством «Справочник электромеханика Метростроя» для внутреннего пользования, а затем в 1943-м на основании этой рукописи был издан «Справочник электромеханика». В сорок первом, находясь на военных сборах, папа послал в Главное управление командующего артиллерией Красной Армии записку об «Упрощенном мето-

де определения угламера и дальности по планшету-карте при помощи сетки исходных данных».

Он всегда охотно сотрудничал с проектными и конструкторскими организациями. Участвовал в создании новых строительных машин, механизмов, технологий, используемых в метростроении. Это козловые краны ККТС-20, это технология сооружения переходных участков, монтаж монолитно-прессованной обделки и т.д. Папа — автор многих изобретений, защищенных патентами.

В его трудовой книжке, в сведениях о поощрениях и награждениях, исписаны все листы: денежные премии, Почетные грамоты, боевые медали и ордена, медали ВДНХ, знак «Почетный железнодорожник», звание «Заслуженный строитель РСФСР». Боевые награды чтятся особо!

Папа был человеком кристальной честности. Смелый, принципиальный, очень исполнительный и пунктуальный. Его всегда интересовало дело, которому он служил, но еще больше — люди. Немало сил и времени папа отдавал воспитанию кадров, щедро делился своим опытом. Среди метростроевцев немало его учеников.

Папа никогда не чурался участвовать в дворовых субботниках. Время было такое, что на подобных мероприятиях можно было увидеть всех соседей сразу: и академика Тамма, и зам. министра Бурназяна, в честь которого недавно назвали одну из московских клиник, и главного бухгалтера министерства среднего машиностроения... Наводить порядок во дворе выходили семьями. Было весело, интересно.

У папы была редкая сила воли. Курил с ранних лет и... много. Бросил сразу, в одночасье. По выходным дням вывозил нас на «Победу» за город. Исторические места, отдых в лесу, на речке. С детства приучал нас наслаждаться природой, не нарушая ее покоя. К машине папа относился, как к члену семьи, любя и уважая ее. Каждый год в обязательном порядке ездил в КЭПРО (УММ) к Троицко-

му, ставил «Победу» на «яму» и скрупулезно готовил ее к техосмотру. А меня заставлял разбирать, чистить и собирать, к примеру, карбюратор. До сих пор не пойму, за чем? Папа сам делал ремонт в квартире, домашцев использовал лишь на подхвате.

Нам с сестрой очень повезло. Когда приходили в гости друзья, наши родители с их начитанностью, культурой поведения и речи, с многогранностью интересов, хлебосольством, умением слушать и слышать собеседника, прекрасно вписывались в молодое общество. Это были потрясающие вечера. А как они танцевали!!! Папа прекрасно играл на рояле и гитаре. Сочинял музыку, — не зная ни одной ноты! На бумагу его сочинения переключал музыкант из Дома ученых — Сергей Павлович Борисовский. А как он любил романсы: «На заре ты её не буди», «Отцвели уж давно хризантемы в саду», «Гори, гори, моя звезда»...

Каждое лето, начиная с 1959 года, вместе с родителями мы проводили время в какой-нибудь богом забытой деревне Калужской области. Тогда же ближе сошлись с семьями папных коллег — Александра Петровича Филиппова, Бориса Михайловича Федорова, родного дяди Вячеслава Ефимовича Стрельцова. И с тех самых пор прикипели душой и сердцем к необычайно красивым местам, которые сегодня именуются национальным парком «Угра». В здешних реках водится немало рыбы, в лесах — изобилие ягод и грибов. Как-то, в очередном походе за грибами, на сухом болоте меня укусила гадюка. Папа был рядом, не раздумывая, он бросился высасывать яд. Дело закончилось больницей и капельницей. Такие папы — редкость!

В последние годы жизни родители приобрели в деревне, недалеко от Юхнова, дом-развалюху. Отремон-



Борис Павлович с супругой Ниной Константиновной и старшей дочерью Наташей. Начало 1950-х годов.

тировали ее. Там папа учил внуков строить: пилить, строгать, рубить, а заодно и водить машину. Но наступила перестройка. Именно она выбила наших ветеранов из жизненной колеи. Люди, прошедшие войну, поборовшие разруху, не могли понять, куда идет страна. Сердце папы не выдержало. 15 июня 1990 года его не стало. Нес ведра с водой из родника и упал... Говорят, так умирают святые.

Старшая дочь Б.П. Воронова, Наталья Борисовна Воронова, сорок лет трудилась в Метрогипротрансе, последние годы — главным специалистом. У младшей дочери, Татьяны Борисовны Вороновой, выпускницы факультета «Мосты и тоннели» МИИТа, метростроевский стаж 28 лет. Сестра Бориса Павловича, Татьяна Павловна Воронова, долгие годы работала в отделе геологии Метрогипротранса, на заслуженный отдых уходила из СМУ-1. Была удостоена правительственной награды за участие в восстановлении Ташкента после землетрясения.

Материал подготовила
Нина СОЛОВЬЕВА.

ФУТБОЛ

Неожиданный полуфинал

Главная неожиданность заключалась совсем не в составе полуфинальной пары команд, вышедших на поле стадиона «Салют», чтобы определить, какая из них получит возможность играть в финальном матче, где определится обладатель Кубка.

У футбольной дружины Метромаша давняя чемпионская репутация. Футболисты КСУМа, конечно, не могут похвастаться такими спортивными успехами прошлых лет, но о потенциале команды надо прежде всего судить по ее последним выступлениям. А коммунальщики буквально на днях дали настоящий бой еще одному футбольному «гранду» Мосметростроя — тоннельщикам. Напомним, что исход встречи тогда решили только пенальти.

И вот 5 декабря состоялся матч команд Метромаша и КСУМа.

Сразу надо отметить, что началась игра с большим опозданием. Заводчане уже вышли на поле, а коммунальщики и близко не было видно. Болельщики даже начали волноваться — состоится ли вообще поединок. Метромашевцы же спокойно продолжали разминку. Соперники их, наконец, появились на «Салюте» и, наскоро переодевшись, выбежали на поле.

Преимущество заводских футболистов, наших летних чемпионов, проявилось очень быстро. Счет уже на 3-ей минуте открыл Владимир Сушили. Следом за ним отличились точными ударами Алексей Брындин и Виктор Седов. С того момента заводчане практически не покидали чужую половину поля. Они до перерыва еще четыре раза поразили ворота коммунальщиков — еще по одному голу записали на свой счет те же Сушили, Седов и Брындин. В компанию к ним вошел еще Алексей Пуган.

Второй тайм никаких изменений в ход однообразной игры не внес. Коммунальщики так же ничего не могли противопоставить атакующему напору тоннельщиков. По два мяча забили все те же Брындин, Седов, Сушили. Окончательный результат — 13:0 в пользу команды Метромаша. На ее пути к Кубку остались только тоннельщики.

Николай АКИМОВ, председатель спортклуба Мосметростроя.

День матери

Этот день в России стали отмечать сравнительно недавно. Хотя это — праздник вечности. Мама для каждого из нас главный человек. В этом году праздник пришелся на 26 ноября, а 30-го его отметили в колледже № 53 Метростроя имени Героя Советского Союза М.Ф. Панова.

—Инициатива проведения Дня матери принадлежит руководству колледжа (ПТУ-37) и, прежде всего, директору музея Александре Иосифовне Сидоровой, — рассказал командир поискового отряда «Память Метростроя» Сергей Куликов. — Муниципалитет «Ярославский» во главе с Михаилом Игоревичем Комовым не только поддержал, но и помог в организации вечера и чаепития за праздничным сто-

лом. В концерте по традиции приняли участие бывшие воины-«афганцы». Выступали школьницы, победители конкурса военно-патриотической песни, учащиеся колледжа читали стихи. Были даже танцы. Когда запела Тамила Микора, авторы и исполнители своих песен Владимир Мазур и Артур Кочаров пригласили на вальс Зюю Ивановну Алфимову и Надежду Александровну Макарьеву.

—Танец с сыновьями, разве откажешься? — сказала потом Зоя Ивановна. — Для нас, матерей, потерявших своих сыновей на войне, эти ребята, возвратившиеся живыми, стали самыми близкими и дорогими. Они заменили нам наших мальчишек.

Сын Зои Ивановны, Александр Алфимов, был пограничником. Погиб смертью храбрых, защищая товарищей, вызвав огонь на себя.



В числе метростроевских мам, чьи дети сложили свои головы в бою, участие в вечере приняли Людмила Петровна Мамаева — ее сын Игорь служил водителем Урала-375, Айсия Каимовна Минаева, ее сын Андрей был рядовым афганской войны. У Лидии Сергеевны Гренадеровой сын Александр погиб в Чечне. Служить ушел после окончания метростроевского ПТУ. Давно уже нет в живых мамы командира автомобильного отделения Владимира Бакутенкова, не смогла пережить гибель сына. Но на вечере присутствовал отец — Егор Глебович.

Всем мамам на вечере были вручены грамоты от муниципалитета Ярославского района Северо-Восточного округа г. Москвы и колледжа № 53, в которых — благодарность за воспитание сыновей, с честью и достоинством выполнивших свой воинский долг во

Вальсируют Артур Кочаров с Надеждой Александровной Макарьевой, Владимир Мазур с Зоей Ивановной Алфимовой. На сцене — певица Тамила Микора.

славу Отчизны, за их (матерей) личное мужество и стойкость.

Такой теплой, такой дружеской и душевной встречи, пожалуй, еще не было — это единодушное мнение всех присутствующих. К нему не могла не присоединиться и председатель городской организации педагогического труда при Департаменте образования г. Москвы Вера Владимировна Колгашкина. К тому же, ознакомившись с музеем колледжа, почетная гостья дала не только высокую оценку, но и назвала его лучшим среди профессио-



Вера Владимировна Колгашкина и Александра Иосифовна Сидорова в музее боевой славы колледжа.

нально-технических училищ. Александра Иосифовна Сидорова была награждена в этот день знаком «Почетный ветеран». И еще одной наградой — от Российского Союза ветеранов Афганистана — был удостоен за вклад в военно-патриотическое воспитание молодежи Артур Кочаров.

А молодежь в этот вечер заполнила зал до отказа. С большим восторгом учащиеся колледжа смотрели на своих старших товарищей, за плечами которых была война, и на мам, воспитавших смелых и отважных сыновей.

Людмила АБРАМОВА.



Участники праздничной встречи.

Следующий номер «Метростроевца» выйдет 29 декабря.

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 12.12.2006 г.
Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2310

Заказ № 1145