

МЕТРО

СТРОЕВЕЦ

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

НОВОСТИ

МОСКОВСКОМУ МЕТРО – 74 ГОДА

Сегодня исполняется ровно 74 года с того майского дня, когда в Москве была открыта первая очередь метрополитена с её тринадцатью станциями. К настоящему времени на схеме столичной подземки значится 177 станций, а в конце декабря к ним добавятся еще две, к тому же линия метро за станцией «Строгино» впервые выйдет за пределы городской территории.

СВОД СТАНЦИИ «ВОЛОКОЛАМСКАЯ» ЗАБЕТОНИРОВАН

Накануне майских праздников участок Тенгиза Ломия из СМУ-2 уложил бетон в последнюю из 18 девятиметровых заходок по трехсводчатому перекрытию платформенной части станции «Волоколамская». Первая заходка там была забетонирована 20 сентября прошлого года. Сложная технологическая операция завершена строителями в соответствии с графиком.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ПУТЕВОМУ БЕТОНУ

Еще в апреле на втором пусковом участке Митинско-Строгинской линии путевой бетон укладывался только на двух отрезках – в самом его начале (СМУ-15) и в самом конце (СМУ-1), а на май такая работа запланирована уже в пяти местах. Активно включился в нее участок Андрея Чижевского из СМУ-3, работающий на перегоне между станциями «Волоколамская» и «Митино». По обоим тоннелям в сумме ему нужно за этот месяц уложить путевой бетон на длине 645 метров, и к 12 мая было уже готово 235 метров, что составляет 36 процентов от задания на месяц. В целом же по второму пусковому участку путевой бетон еще предстоит уложить более чем на две-надцати километрах.



Главный
технолог
Мосметростроя
В.Б. Богданов.

Фото А. ПОПОВА

Эти шкивы
и тросы свою
роль сыграли.

Как доставали «Ловат» из наклона

За несколько дней до майских праздников из СМУ-8 поступило известие о том, что из наклонного хода станции «Марьина Роща» выданы на-гора два последних элемента ротора тоннелепроходческого комплекса фирмы «Ловат». Так завершилась начатая еще в январе непростая технологическая операция по демонтажу ТПК, впервые в мире осуществившего механизированную проходку эскалаторного тоннеля. Непременным участником всех действий, связанных с «Ловатом», начиная с выдачи техзадания на него и приемки, был и остается главный технолог Мосметростроя Владимир Борисович БОГДАНОВ. Начиная с ним беседу, наш корреспондент попросил напомнить основные характеристики комплекса и обстоятельства проходки

– Общий вес «Ловата» составляет около 1500 тонн. Длина головной его части, то есть собственно щита, при диаметре 10,8 метра равна 10 метрам. Защитное оборудование, даже размещённое на трех уровнях,

занимает еще 25 метров. На первых порах вся эта масса поддерживалась снизу домкратами, чтобы не загружать щит полностью. Когда в пригруз врезались ротор и половина переднего щита, проходку пове-



Богатыри из УММ, поднявшие «Ловат» на-гора.
Слева направо: А.С. Артёмов, В.А. Зоричев,
В.Б. Якушевич, И.В. Толстов, А.С. Слепов (зам. начальника участка),
В.А. Гусейнов, Е.М. Сомов (горный мастер), А.А. Головин, А.П. Верещагин.

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

– Как обеспечивалась в таких условиях техника безопасности?

– При работе с многотонными деталями, производимой к тому же на глубине и в замкнутом пространстве, вопросы техники безопасности стояли, конечно, на первом месте. Все рабочие обязательно инструктировались перед каждой сменой, все подъемные операции тщательно продумывались и расписывались — кто и где должен стоять, чем и за что захватывать детали, как их освобождать.

– Какой техникой располагали монтажники на поверхности?

– В их распоряжении было всего три подъемных крана — на 300, 120 и 90 тонн. Самые тяжелые элементы комплекса — моторная плита, блокоукладчик, шnek — извлекались на поверхность совместными усилиями двух самых мощных кранов. В таком случае вся последовательность действий машинистов подробно расписывалась.

Когда принимались за моторную плиту, её освободили от электродвигателей, но и без них благодаря двенадцати планетарным редукторам она весила 115 тонн. Сначала её вытащили из посадочного гнезда, потом развернули вокруг горизонтальной оси, подтянули к специальному тележке и начали вытягивать. Под огромной нагрузкой у тележки полетели ролики. Пришлось срочно собрать инженерный консилиум. Решили взамен роликов сделать лыжи и только с их помощью извлекли плиту на поверхность, затратив на нее около двух недель. К подъему блокоукладчика, который весит 45 тонн, готовились четыре дня, и еще три дня ушло непосредственно на подъем.

Окончание на стр. 3

«Метростроевец» на второе полугодие

Продолжается подписка на второе полугодие 2009 года.

Если вы хотите получать нашу газету, поспешите на почту. Индекс «Метростроевца» прежний — 24264, его можно найти в каталоге российской прессы «Почта России». Стоимость подписки на 6 месяцев с доставкой на дом и в организацию 205 руб. 74 коп.; до востребования — 200 руб. 94 коп.; до квартиры — 214 руб. 26 коп. Для ветеранов Великой Отечественной войны, инвалидов I и II групп стоимость подписки на нашу газету 196 руб. 50 коп. Оформить подписку можно в любом почтовом отделении Москвы.

В Московской области стоимость «Метростроевца» на 6 месяцев составляет 220 руб. 80 коп.

Письмо друга о первых шагах под землей

25 апреля исполнилось 100 лет со дня рождения Героя Социалистического Труда Василия Дементьевича Полежаева. Метростроевцы и родственники легендарного первопроходца метро, начальника Московского метропроекта почтят его память, возложив цветы на месте захоронения на Новодевичьем кладбище. И, конечно же, каждому из присутствующих было что рассказать... Но мы решили сегодня опубликовать еще и письмо, которое многие годы хранится в семье сына Василия Дементьевича — Юрия Васильевича Полежаева. Оно написано другом юности его отца. О первых шагах первых метростроевцев под землей, первых успехах и победах...

А чтобы ярче и полнее почувствовать атмосферу тех лет, отраженную в письме, также решено использовать воспоминания самого Василия Дементьевича Полежаева из его рассказа «Битва под землей».

А. Ермилов: Я, Ермилов Александр Васильевич, знаю Василия Дементьевича Полежаева по совместной работе давно. Мы вместе трудились на первой и второй очередях метро, а также на Строительстве № 100, откуда он был переведен в Управление.

Впервые я увидел его на строительстве станции «Охотный ряд», куда мы оба пришли по зову партии и оказались на одном участке. Помню его, как лучшего комсомольца, самого инициативного и самого передового из рабочих. Это он, учитывая важность стройки, сжатые сроки и отсутствие опытных рабочих, предложил создать комсомольско-молодежную бригаду. Предложил в то время, когда капиталисты кричали о невозможности построить в Москве метро за такой короткий срок. Они считали, учитывая слабую геологию, отсутствие техники, оборудования и кадров, все это несбыточной мечтой.

Полежаев, не боясь трудностей, пророчества капиталистов, добился организации сквозной бригады, включив в ее состав, для быстрого освоения горного дела, пожилых горняков Рвачева и Григорьева, которые честно делились с нами своим опытом. Но более всех и понятнее всех нас вовлекал в дело проходки своим личным примером сам Полежаев.

В. Полежаев: Мы не знали, как ставить крепь, как работать отбойным молотком, толком не знали даже, как удобно и ловко одеться. А что делал отбойный молоток в руках Рвачева, и не расскажешь. Порой мы бились, обливаясь потом, в какой-нибудь крепкой породе, а счет проходки шел на сантиметры. Приходил Рвачев, не торопясь, осматривал грудь забоя, брал молоток, и вдруг, словно в сказке, твердый известняк начинал всплыть большими кусками. Очень просто объяснял он эти чудеса. В каждой породе есть трещины, надо только уметь видеть слабину.

Герой Социалистического Труда Василий Дементьевич Полежаев в Кремлевском дворце на XXII съезде КПСС.



Ветераны-метростроевцы и родные Василия Дементьевича Полежаева на Новодевичьем кладбище.

А. Ермилов: В то время была непрерывная пятидневка, мы трудились по скользящему графику, через каждые четыре дня — выходной. Но шахта в целом работала без выходных.

В бригаде было пять звеньев по 15 человек в каждом. Четыре звена работали, пятое отдыхало. Трудились по шесть часов в сутки. Полежаев, как сквозной бригадир, руководил всеми звеньями, не соблюдая этот «детский» шестичасовой рабочий день, бывая в каждой смене, и никогда не пользовался выходными. Он говорил: «Как я могу праздновать, если бригада в шахте».

В. Полежаев: Когда подходил случай и надо было выручать отстававшее звено или ликвидировать аварию, никто не ждал приглашений. Оставались на следующую смену и работали столько, сколько было нужно.

Однажды, когда в забой прорвался плытун, под руками не оказалось ни пакли, ни тряпок — щели в породе необходимо затыкать чем-либо мягким. Вот-вот жидккая грязь должна хлынуть неудержимым потоком, но тут не растерялся Толя Захаров. Он головой заткнул отверстие, откуда сочилась ледяная подземная вода пополам с песком и илом, и так держал плытун до тех пор, пока не принесли необходимый материал.

А. Ермилов: Существовал у нас свой горный журнал, в котором Полежаев письменно давал задание звено, а во второй половине рабочего дня лично проверял выполнение. Звеньевые тоже делали в этом журнале записи. Если невыполнение задания случалось по вине звена, это обсуждали на собраниях и порицали нерадивых. А лучшим Полежаев записывал в журнал благодарность.

Эти и другие мероприятия, которые неукоснительно Полежаев проводил в жизнь, хорошо воодушевляли, сплачивали воедино коллектив, укрепляли дружбу, а главное — наша бригада превращалась в передовой работоспособный отряд.

Полежаев любил людей и никогда напрасно никого не наказывал. Личным примером воспитывал, учил, как надо работать, как соблюдать трудовую дисциплину, бережно относиться к общественному добру, беречь его. Когда замечал нарушение, обычно говорил: «Ты — хозяин, а не гость, береги каждую доску и каждый гвоздь».

Всех, кто плохо работал, наплевательски относился к стройматериалам, обсуждали с большой критичностью на собраниях. Наш принцип был не пинать, трудностей не бояться, но слабых защищать, всячески им помогать и доводить до уровня передовых.

Полежаева за его правдивость, за освоение нового уважали, считали авторитетом, старались перенять его личный пример в работе и стать хоть немного похожими на него в делах.

В. Полежаев: Конечно, мы учились, овладевали профессией, становились разумней, спокойней, увереннее, и все же главной силой была дружба. Как-то совсем незаметно мы стали словно бы одним человеком, и потому малейшее событие, произшедшее с одним из нас, становилось известно всем. Да, мы были как один человек, потому что как единый организм реагировали на все, что происходило с каждым из нас. Я даже рассказать не смогу, какую уверенность в себе, я бы сказал даже — задорную самоуверенность, давало нам сознание этой нашей общей силы. Честное слово, мы не боялись ничего и никого на свете. Много раз за время сооружения первой очереди метро приходилось браться за самые на первый взгляд неодолимые дела, и не было случая, чтобы мы не справились.

Наша дружба, наше стремление слиться в одно целое доходили порой до забавных вещей. Как-то после очередной зарплаты мы всей бригадой забрались в лучший московский универмаг и купили одни и те же рубашки, шляпы, белые брюки. С тех пор мы всегда были одеты одинаково.

И еще один случай запомнился на всю жизнь... Зарплату было принято выдавать сразу на всю бригаду. В тот день деньги выдали поздно, но я все равно спустился в шахту. Что-то тогда случилось. Совершенно автоматически сунул пакет с деньгами и ведомостью под верхнюю перекладину крепи и бросился в забой. Сколько мы работали? Помню только, когда я поднялся на поверхность, уже светили звезды. В полуслучае добрался до своих Филей. Проснулся от крика и страшного стука в дверь. Полный ужасных предчувствий, подбежал к дверям и увидел улыбающуюся физиономию Феди Черняева. В руках у него был пакет с деньгами!

От Охотного ряда до Филей конец немалый. Было уже поздно, транспорт не ходил, и Федя, набравшись терпения, после очень трудной смены побрал пешком через всю Москву. Добрался до Филей только в три часа ночи. (Федор Черняев погиб во время войны).

А. Ермилов: Уже на втором месяце каждого из нас считал себя опытным, готовым выполнить любое задание. А Полежаев в это время просил у начальства для бригады сложной самостоятельной работы. Учтя настойчивость нашего бригадира, энтузиазм всех членов бригады, а главное — такую готовность

без обвалов и бетонировали их качественно. Полежаев доказал, что его слова не расходятся с делом. Если партия скажет: «Надо!», комсомол ответит — «Есть!»

Бригада у начальства заслужила доверие и закрепила за собой самостоятельность.

После калотт нам поручили проходку наклонного хода снизу вверх. Трудно было в песках работать, но благодаря уверенности и настойчивости, справились с этим делом.

Станцию забетонировали, но ее не видно. Поэтому все внимание было направлено на выемку породы, чтобы освободить тоннели. Работа простая, но трудность заключалась в том, что промышленность еще в то время не изготовила строительные переводы, и нам приходилось укладывать вместо них стальные плиты. Наши молодые и ловкие ребята на ходу перегоняли загруженные вагоны с одного пути на другой, чем ускоряли дело. За месяц шахта № 10–11 выдала на гора более 20 тысяч кубометров грунта. После выемки, всем коллективом производили гидроизоляцию тоннелей и защитную железобетонную рубашку. И вот, наконец, отделочные работы: подвеска в своде станции декоративных, фасонных железобетонных плиток, облицовка стен станции и пилонов мрамором, с расшивкой глибы на плиты, шлифовка их и установка на место.

В. Полежаев: Расскажу о двух памятных вещах, — ведь вещи навсегда сохраняют для нас мгновения пе-режитого. Первая лежит в моем книжном шкафу. Это большой альбом. В нем хранятся остановленные щелчком фотоаппарата мгновения моей жизни. Здесь моя, наша юность — бригада. А еще одной памятной вещи вы у меня дома не найдете. Она находится на станции «Охотный ряд» и видна издалека. Любой член нашей бригады покажет ее сразу. Это мраморная плита особой расцветки. Торжественно, в присутствии всей бригады, я установил ее здесь. Это была последняя плита. После мы оглянулись по сторонам, и в какой уже раз замерли от восхищения.

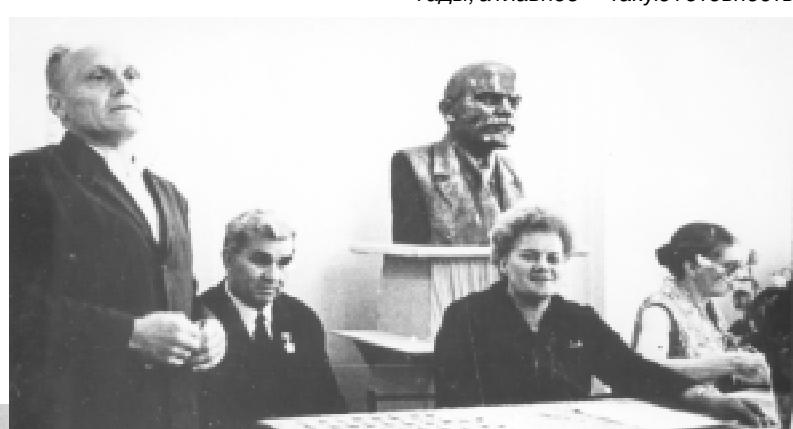
Как волновались, как переживали мы в последние часы перед пуском.

А. Ермилов: Работал я с Полежаевым и на станциях «Белорусская», «Парк культуры» Кольцевой линии, на Строительстве № 100, откуда его перевели в Управление Метростроя сначала на должность заместителя начальника, а затем назначили начальником Метростроя.

Как коммунист, как руководитель, он лично вникал во все. Разъяснял сущность задания каждому исполнителю и потом помогал полезным советом. Он приезжал на шахты вечерами и ночами, как когда-то на первой очереди посещал смены своей бригады. Но эти внезапные приезды не для того, чтобы наброситься с бранью на исполнителей. Нет, он никогда не портил никому настроения, не обрубал, как говорят, руки. Преподносил свои дальние замечания так, что после этого у исполнителя удваивалась энергия, проявлялась находчивость, приходила вера в то, что невозможное можно сделать возможным. Всё становилось понятным, работа шла нормально и план выполнялся. Полежаев вел за собой коллектив.

Сначала он сделал передовым отрядом бригаду, затем смену, участок, Строительство и, наконец, весь Московский метрострой. Он был лучшим. Его заслуги по праву отмечены орденами, медалями и высоким званием Героя Социалистического Труда.

Материал подготовила
Нина СОЛОВЬЕВА.



Василий Дементьевич Полежаев, Татьяна Викторовна Федорова и Любовь Владимировна Петрова на собрании коллектива.

Слушают выступающего.

трудиться, нам поручили разрабатывать и бетонировать калотты свода станции. Станция строилась не глубоко от поверхности, в слабых грунтах с наличием воды. Проходка велась многоштольневым способом вручную. Калотты, которые нам поручили, проходили через все три станционных тоннеля. А бетон, укладываемый нами, опирался на ранее уложенный бетон будущих стен станционных тоннелей. Преодолев все трудности, мы справились с заданием. Калотты разрабатывали

Как доставали «Ловат» из наклона



Окончание, начало на стр. 1

—Пришлось ли для упрощения подъема какие-то конструктивные элементы комплекса разрезать на части?

—К такому приему мы прибегли лишь однажды, и то лишь по необходимости. Распорная рама, которая находится перед моторной плитой и при этом посажена на конус, при демонтаже все-таки была в одном месте разрезана — иначе не было никакой возможности её вынуть. Но наверху восстановить целостность этой рамы можно будет без проблем.

Разрезали также самое нижнее кольцо обделки, без чего никак не извлекалась верхняя четвертinka

ротора. А когда этот 20-тонный фрагмент покинул свое место, с остальными управиться было уже проще.

—Владимир Борисович, как вы оцениваете работу тех, кто конкретно осуществил всю эту по-своему уникальную демонтажную операцию?

—Я считаю, что работники УММ просто молодцы. На наклоне «Марьиной Роши» был задействован участок Алексея Балашова, а непосредственно руководил работой опытнейший специалист Александр Слепов. Неплохо проявили себя и более молодые мастера — Андрей

Цветков, Кузнецов Игорь и Евгений Сомов. Свой вклад в общее дело внесло, конечно, СМУ-8. Участок Михаила Карпухина поддерживал рабочее состояние рельсовых путей, основной лебёдки — на ней иногда забегали витки. Надо тут отметить и механика участка Сергея Матросова. А главный механик СМУ-8 Яша Ахмедов отвечал за связь с заводами. Он обеспечивал чёткую, поэтапную поставку оборудования и приспособлений. Ведь ничего заранее завозить было нельзя из-за тесноты на стройплощадке.

—Понятно, что по этой же причине всё извлекаемое из наклона надо было сразу увозить. И где теперь находятся составные части ТПК?

—Сам щит доставлен в УММ, на Бирюсинку. Там он будет проходить ремонт и санацию. А защитовая часть комплекса складирована по соседству, на территории Черкизовского завода.

—Вы сказали о предстоящем ремонте. А всё ли устраивает в конструкции «Ловата»?

—Если говорить коротко, то многое нуждается в переделке. К ротору, правда, претензий нет. А мотор-плату надо вскрывать и смотреть главный подшипник. Там же будем ремонтировать один из планетарных редукторов, так как «ехали» на одиннадцати вместо двенадцати. Блокобуладчик необходимо пере-



Проходчики СМУ-8 С.П. Конякин, И.Е. Трофимов, С.Н. Пастухов (бригадир). Им предстоит пройти без щита последние метры наклона.



Начальник участка СМУ-8
М.С. Карпухин.

на этом наклоне щит много пропускал внутрь себя. Это касается и раствора, и пены, и даже породы. Серьезного пересмотра требует защитовое обрудование, в первую очередь — «Путёмайстер», который всё вокруг себя забрызгивал, а там же и силовые трансформаторы стоят поблизости. Переделать надо также систему пеногенерации. Еще одно предложение касается хвостовой части щита. Там сейчас лишь четыре порта для нагнетания раствора за обделку, а надо бы сделать двенадцать. Думаю, что после такой модернизации «Ловат» будет больше соответствовать московским недрам.

Беседу вёл
Юрий ПЕТРУНИН.

Братья Долговы из СМУ-13



Василий Андреевич и Варвара Антоновна Долговы из деревни Нюргачи, что в Чувашии, вырастили и воспитали четверых сыновей и двух дочерей. Все сыновья стали метростроевцами.

Главным воспитателем у Долговых, как и во всякой многодетной сельской семье, стал труд, дружное выполнение многочисленных обязанностей по дому, двору, огороду. Для самого младшего Александра был важен пример родителей, старших братьев и сестёр. Получив атtestат зрелости, до призыва в армию он работал слесарем в родном колхозе. Служил в Чехословакии. После демобилизации навестил родные края, отведал чувашских разносолов, но не остался в колхозе, а следом за старшим братом Владимиром приехал в Москву. Владимир в то время работал на Метрострое, в СМУ-13, специализировался на монтаже сборных железобетонных конструкций. По этой же линии пошёл и Александр. К строительству столичного метро он присоединился на сооружении тупиков за станции «Улица Подольского». И было это ровно 20 лет назад.

Сейчас полным ходом возводится станция «Митино». Участок Павла Александровича Чудинова из СМУ-13 занимается платформенной частью, где самое сложное — бетонирование фигурного монолитного свода. Оно осуществляется с помощью передвижной опалубки, шаг которой составляет 6 метров. Среди тех, кто

обеспечивает уверенное наращивание свода, видное место занимает Александр Васильевич Долгов, звеньевой из сквозной бригады опытнейшего метростроевца Ислама Ибрагимовича Салеева. Александр Долгов тоже входит в золотой рабочий фонд участка и всего СМУ-13. На каждой заходке он отвечает за армирование свода и за передвижку опалубки. А когда Салеев уходит в отпуск, то именно Александр Долгов его замещает по всему производственному циклу.

А с марта прошлого года на этом участке трудятся еще двое Долговых — Николай и Пётр. Когда они сделали свой выбор, Владимир уже перешел в другую организацию, а единственным представителем семьи Долговых на знаменитой стройке остался Александр. И не просто представителем, а весьма авторитетным человеком, за плечами которого немалый метростроевский путь.

Прошлой весной, когда сельское безденежье совсем уж достало братьев (Николай трудился на сахарном заводе, Пётр — на гипораме), они созвонились со своим москвичом и заинтересовались возможностью получить работу на Метрострое, желающим в СМУ-13. Александр переговорил с начальством, получил «добро» на приезд братьев. Чем больше, мол, Долговых на стройке, тем лучше.

Оба новичка азам строительной науки были обучены, как говорится, ещё с младых ногтей, ведь они сыно-

Армирование очередной заходки по своду станции «Митино».

Николай, Александр и Пётр Долговы на платформе станции «Митино», которую они строят.

вья колхозного плотника. Звеньевой Долгов по-братьски помог им разобраться в сути происходящего на стройке, найти на ней свое место. И вот Николай и Пётр уже не чувствуют себя посторонними на площадке, где неделя за неделей нарастает фигурующий монолитный свод будущей станции — сверху вроде бы неприглядный, а от платформы просто притягивающий взгляд. И они теперь причастны к сотворению рассчитанной на многие десятилетия подземной красоты.

Вклад Александра в общее дело, конечно, намного весомее, чем год назад приехавших в Москву братьев. Так для того он и набирал свой двадцатилетний опыт, целенаправленно совершенствовался в деле, которое избрал для себя на всю жизнь.

Бригадир Салеев знает его уже больше 15 лет, с той поры, когда СМУ-13 строили тупики за станцией «Алтуфьево»:

—Еще тогда Саша Долгов запомнился мне как старательный, отзывчивый парень. Эти же качества присущи ему и сейчас. Мы вместе строили в Крылатском тоннели точки «D», теперь вот работаем на станции «Митино». Он сварщик высокого класса. И всё, что касается арматуры станционного свода, знает наизусть: какой шаг, какое чередование, какая сетка.



Александр Долгов.



С ним легко работать. Таких бы побольше на каждом объекте...

Очень по-доброму отзываются об Александре Долгове и начальник участка Павел Александрович Чудинов:

—Ценю в нем преданность коллектива. В тяжелые годы конца 90-х кое-кто под давлением обстоятельств покидал нашу стройку. Александр, с его высокой квалификацией, вполне мог бы найти ей применение в другом месте, но не стал расставаться с Метростроем. Это во всех смыслах надёжный человек. Знаю его с момента нашего первого прихода в Митино, а обратил особое внимание тогда, когда строили большие камеры съездов за станцией «Бульвар Дмитрия Донского».

И сейчас при нем также добросовестность, подкрепленная приобретенным с годами опытом. Никакого задания ему повторять не надо. Он обязательно выполнит всё, что поручишь, а потом ещё и доложит об этом. В армировании свода разбирается на уровне мастера. Вникает в другие процессы. Постоянно держит в голове нашу конечную цель — новую станцию метро. И я знаю, что у него, как и у многих работников участка, есть мечта — после пуска приехать на «Митино» с родными и близкими, чтобы с гордостью показать им дело своих рук.

Сам Александр Долгов, ставший звеньевым как раз на «Бульваре Дмитрия Донского», считает, что лично ему много дала и последующая работа на точке «D»:

—На тех тоннелях была очень строгая приемка арматурных работ. За качество спрашивали без всяких скидок, и за чистоту тоже. Никаких кусочков проволоки, окурков и прочего не должно было попадать под бетон. Это пошло нам только на пользу. Мы и на «Митино» стараемся соответствовать тем же жестким требованиям.

Возвращение на старый объект вызвало у него двойственное чувство: грустно было осознавать, что потерянно tanto времени, но само по себе продолжение работ обрадовало. И есть лишь одно желание: всеми силами приближать заветный момент завершения основных конструктивных работ по платформенной части, а потом — пуск станции, появление на ней первых пассажиров.

Он, конечно же, захочет показать красивый, ритмичный свод «Митино» своей жене Надежде, дочкам Ане и Маше. От Строгино, где живет семья Долговых, добраться сюда станет очень просто. А кое-кому из родственников и ехать не нужно будет. Родная сестра братьев Долговых Ольга живет в Митине и вместе со всеми москвичами давно ждет такого транспортного подарка.

Юрий ПЕТРУНИН.

Светло обо мне подумай...

— Василий Дементьевич оставил о себе добрую и светлую память. Будем его помнить, пока живем, — за этими словами Юрия Анатольевича Кошелева последовали воспоминания тех, кто приехал в этот день на Новодевичье кладбище.

24 апреля, накануне 100-летия В.Д. Полежаева, у его могилы собирались ветераны-метростроевцы, которые лично знали первопроходца метро, начальника Метростроя. И впервые за много лет этот день памяти собрали их вместе с родными Василия Дементьевича. Без преувеличения можно сказать, что эта встреча обогатила и тех, и других. Каждый узнал что-то такое, чего до сего момента никогда не слышал. Например, двоюродный брат Василия Дементьевича, Александр Васильевич Полежаев, рассказал об истории их рода. О том, что один из предков Полежаевых, человек военный, был причастен к Южному обществу декабристов, за что его и сослали в деревню Кузовлево Липецкой области. Это всё подтверждают архивы. А в архивы Александр Васильевич заглядывает не случайно. На станции Лев Толстой — музей Василия Дементьевича Полежаева, со зданный стараниями земляков и его родственников, которые искренне гордятся героем-первопроходцем метро.

— Собрать такую команду, которая называется Метрострой, было большим достижением нашей страны. Особенно приятно то, что это был дружный коллектив: люди друг друга знали, работали не за страх, а за совесть. Большое спасибо за те чувства, которые вы испытываете друг к другу, за те чувства, которые собирают вас и через тридцать с лишним лет после смерти моего отца, — выразил свою благодарность метростроевцам Юрий Васильевич Полежаев.

Сын рассказывал о первых шагах отца в столице, как тот приехал к старшему брату и жил в сарае. Как, работая в издательстве, приобщился к книгам. И как однажды его книги сожграли свинья, что стало для него колоссальной потерей. Рассказывал про Метрострой, к которому отец приобщал его уже с 10 лет.

— Что меня потрясло однажды? Мы идем по шахте, и вдруг отец видит, валяется болт. Он говорит Яцкову: «Иван, возьми». Тот кладет в карман. Идем дальше, опять на пути какая-то гайка — «Иван, возьми». В конце концов, у Ивана Алексеевича все



карманы были забиты. Вот это умение передать что-то не руганью, не бранью, а ненавязчиво, по-доброму — это колоссальная школа. Он был мудрым человеком.

Вместе с отцом, — рассказывал Юрий Васильевич, — мы были в эвакуации в Горьком. Он работал без выходных, приходил ночевать раз в неделю. Однажды, объясняя что-то рабочему, так и уснул, сидя на корточках. Его отправили на три часа домой отдохнуть. Чтобы не мешать, мы с мамой ушли на берег Волги. И перегуляли, не разбудили вовремя. Но когда пришли, окно было выбито, отец со второго этажа спрыгнул и ушел на шахту. Вот такая ответственность. Ответственность — за всё.

В день памяти Василия Дементьевича Полежаева на Новодевичье кладбище приехали его сын Юрий Васильевич с супругой Светланой Викторовной, внучки Елена и Ольга, двоюродный брат Александр Васильевич Полежаев. А из числа самых юных потомков — правнучки Александра и, что особенно трогательно, двухмесячная Диана.



репить здоровье и интересно провести время.

Уважаемые взрослые! Обратите внимание на то, какие услуги предлагает «Юный метростроевец»: сауна, бассейн (при наличие медицинской справки), массаж (сегментно-рефлек-



— Особенно запомнилось то время, когда я был начальником участка на станции «Коломенская», — вспомнил прошлое Анатолий Алексеевич Полосин. — Василий Дементьевич приезжал на участок практически каждую субботу и не раз с первым секретарем МГК КПСС Виктором Васильевичем Гришиным. Он всегда с большим достоинством держался с вышестоящим начальством. Но главное, что поражало, его внимание и интерес к нам, руководителям среднего звена. И невероятно трепетное отношение к проходчикам. Сначала он расспрашивал о

Александр Васильевич Полежаев, Тамара Александровна Мосягина, Светлана Викторовна Полежаева, Елена Максимовна Сеславинская, Юрий Васильевич Полежаев и его дочь Елена.

рабочих по имени и отчеству. А у Василия Дементьевича на самом деле была феноменальная память, — уверяет Александр Васильевич. — Это у нас в роду.

У каждого из метростроевцев оказалась в этот памятный день своя памятная история. И каждая — ярко раскрывает и показывает характер Василия Дементьевича, в том числе и юмористический рассказ Ивана Власовича Павлова. Он вспомнил, как однажды стал свидетелем неожиданной встречи на участке Василия Дементьевича и бригадира плотников, из кармана которого торчала бутылка.

— Да вот за бутербродом бегал, — объяснял плотник начальнику.

— Да кто же так носит бутерброды? — заулыбался Василий Дементьевич и, вытащив из кармана лежащую горлышком вверх бутылку, повернулся ее другой стороной.

— Вот как надо бутерброд носить, чтобы незаметно было.

Не было в нем начальственной настыщенности и недоступности. И это тоже — общеизвестный факт. А иначе, вряд ли бы Анатолий Васильевич Жигарев, отработав на строительстве год, позвонил бы напрямую начальнику Метростроя, чтобы утрясти такой рядовой, казалось бы, вопрос, как обустроить путейцев в душкомбинате. И начальник тут же разрешил ситуацию, никаких бумаг не потребовалось.

Он вообще, как утверждают ветераны, не терпел волокиты. И всех призывал действовать решительно и быстро.

— На бумаги меньше всего обращал внимания. С ходу решал все вопросы: и технические, и жизненные. Если человек пришел к нему в кабинет или поделился проблемами на стройке, он никогда об этом не забудет. И не стоило даже напоминать. Особенно Василий Дементьевич беспокоился о быте каждого своего подчиненного. Был очень к этому внимателен, — вспоминает Елена Максимовна Сеславинская. — Рядом с ним человек становился на голову выше. Все мелкое, обыденное отступало, уходило. Для меня самой Василий Дементьевич был, есть и остается непрекаемым авторитетом. И останется на всю жизнь.

Продолжение Василия Дементьевича — в его детях, внуках, правнуках. Они свято чтят семейные традиции, заложенные самым главным Полежаевым. Продолжение Василия Дементьевича — в его деле, которому он посвятил всю свою жизнь. А станция метро «Полежаевская» — вечная память этому светлому человеку.

Нина СОЛОВЬЕВА.

бильярдным столом, ходить за грибами и на рыбалку.

Калужская область богата историческими памятниками. Отдыхающим будут предложены экскурсии по историческим местам области, в том числе в город Жуков, где музей великого полководца, в Боровский Пафнутьев монастырь. Всегда и для всех интересен Парк экзотических птиц «Воробьи».

Проживание в двух- и четырехместных номерах. Для детей будет организовано четырехразовое питание, для взрослых — трехразовое.

Справки и заявки принимаются по телефонам:

8-495-783-59-18 — Валентина Алексеевна Пасторова;

(08432) 22-550 — Людмила Владимировна Робенкова.

Выдача путевок для детей и взрослых производится в Теркоме профсоюза с 9 до 18 часов.

Оплата детских путевок через организации Метростроя по схеме летних заездов.



Июнь, июль и август — в лагере!

Терком профсоюза работников Московского метростроя знакомит вас, дорогие родители, с графиком летних заездов в «Юном метростроевце». Позаботьтесь заранее о приобретении путевок для своих детей, а на четвертую смену — для всей семьи. Вы можете отдохнуть вместе со своими детьми. Причем, проживание предусмотрено как совместное, так и раздельное — ваш ребенок может находиться в отряде.

1 смена пройдет со 2-го по 22 июня;
2 смена — с 25 июня по 15 июля;
3 смена — с 18 июля по 7 августа;
4 смена — с 10-го по 27 августа.



Стоимость путевок на первые три смены — 17640 рублей. На четвертую — 15200 рублей. Для родителей — 840 рублей в сутки.

Отдых в «Юном метростроевце» — это прекрасная возможность ук-

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 типографии МГУ им. Ломоносова
(119991, Москва, Ленинские горы., д. 1, стр 15).

Номер подписан в печать 12.05.2009 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264
Тираж 2615

Заказ № 1035