

### ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

#### НОВОСТИ

##### ПРОХОДКА БЛИЗИТСЯ К КОНЦУ

На всем втором пусковом участке Митинско-Строгинской линии после сбойки, осуществленной проходчиками СМУ-15 в правом перегонном тоннеле у торгового центра «Ашан», остался только один непройденный закрытый отрезок трассы, и он относится к левому перегону между метромостом и станцией «Волоколамская». По состоянию на 23 августа участку Виталия Суворова из ТО-6 там надо было еще продвинуть свой ЩН-1с на 36 метров. К этому дню он при месячном задании в 35 метров сумел пройти с начала августа 42 метра, что соответствует 120 процентам выполнения плана. Щит благополучно прошел под железной дорогой Рижского направления и в настоящее время продвигается под дорожным полотном Волоколамского шоссе.

На открытом способе работ участок Бахитжана Шанкозова из СМУ-1 закончил сооружение обоих перегонных тоннелей в пределах Дубравной улицы (2 по 36 метров) и, таким образом, уже выполнил августовское задание. В работе к настоящему времени остаются только рамповый участок тоннелей на левом берегу Москвы-реки (2 по 64 метра) и промежуток между монтажной камерой «Ловата» и станцией «Мякинино» (2 по 80 метров).

##### НА ВСЕ 100 ПРОЦЕНТОВ

Участок Ивана Ретюнского из ТО-6, укладывающий путевой бетон в левом перегонном тоннеле между станцией «Мякинино» и торговым центром «Ашан», должен был в течение месяца осуществить эту операцию на длине 500 метров. И он сумел справиться со столь значительным заданием уже к 24 августа.

Такого же стопроцентного выполнения плана и к той же дате добился участок Андрея Чижевского из СМУ-3, укладывающий путевой бетон в левом перегонном тоннеле за станцией «Волоколамская». Но в правом тоннеле у него пока отмечается отставание.

##### НАЧАТА ОТДЕЛКА ПУТЕВОЙ СТЕНЫ

Слесари участка Игоря Зеленева из УСР приступили к навешиванию многослойных декоративных панелей на металлические каркасы, установленные вдоль правой путевой стены станции «Митино». Двигаясь от примыкания к вестибюлю № 2, они к 24 августа облицевали 250 квадратных метров стены, что составляет более одной четверти общей площади. До конца месяца отделка по правой стороне должна быть выполнена не менее чем на 70 процентов.

##### В СООТВЕТСТВИИ С ЗАЯВКАМИ

Бетон и раствор на второй пусковой участок Митинско-Строгинской линии поступают из двух мест – с Очаковского завода железобетонных конструкций и с завода «Комет», расположенного на точке «С» Серебряноборских тоннелей. При совместном их задании на август, составляющем 16 тысяч кубометров бетона и раствора, к 24 августа на объекты пусковой линии поступило более 14,2 тысячи кубометров.



Миксер прибыл на стройку.

Фото В. БОНДАРЕВА

## Штурм монолита

**Закончена проходка правого перегонного тоннеля на пусковой Митинско-Строгинской линии. Последнюю сбойку сделал участок Александра Невина из СМУ-15.**

Многоопытный метростроитель Александр Филиппович Невин вместо слова «сбойка» предпочитает говорить «вывод щита». Это, в общем-то, разные, хотя и связанные между собой понятия, и при этом вывод щита – нечто более значимое, бесспорно свидетельствующее о завершении проходки.

Ведь что получилось в правом перегонном тоннеле, который СМУ-15 прокладывает от станции «Строгино» в сторону торгового центра «Ашан»? Там дневной свет пробился в забой еще 15 августа, когда старенький щит ЩН-1с достиг лишь середины зоны пригрузки перед демонтажной камерой. И участку предстояло еще несколько суток пробиваться через монолитный бетон, чтобы убрать его по всему сечению тоннеля.

Тут необходимо уточнить, что приток свежего воздуха бригада Игоря Владимировича Соловьёва получила не через лоб забоя, а с левой стороны, где в тело будущего тоннеля попадали сваи, ограждающие «карман», который еще в прошлом году механизаторы СМУ-9 устроили для своих целей в торцевой стене котлована. И когда щит нажал на это ограждение, сваи разошлись, соединив тем самым подземное пространство тоннеля и котлован. В то же время наличие не предусмотренного в исходном проекте «кармана» нежелательно сказалось на всей системе крепления стены демонтажной камеры.

– Первоначально предполагалось, что «стену в грунте», препятствовавшую выводу щита из пройденного тоннеля, мы будем в основном разбивать снаружи, – излагал историю вопроса Александр Филиппович Невин. – Пригнали для этого экскаватор из СМУ-9. Перед тем, как запустить его в дело, я к семи часам утра уже был у котлова-

**Участники подземного штурма: В.Ю. Батюнин, А.В. Потапенко, А.Ф. Невин, В.О. Потапенко, Н.А. Голозубов, И.В. Соловьёв, В.Н. Яхатин.**



ЩН-1с на пороге демонтажной камеры.



Фото А. ПОПОВА

**Бригадир проходчиков И.В. Соловьёв.**

**А.Ф. Невин в боковом выходе из тоннеля.**



биться изнутри. Но и в таком случае есть несколько вариантов...

Впервые выводить щит Невину довелось в ходе строительства станции «Нагорная», пуск которой состоялся в 1983 году.

– То был старинный щит, еще с шандорной крепью, а шли мы по бывшей свалке, – вспоминал свои молодые годы начальник участка. – Потом на «Домодедовской» дважды выводили механизированный КТ-5,6 Д2. На 914-й шахте КМК финишировал через известняк – самый простой случай. Был и перегон к «Аннино» со стороны Бутова, из-за МКАД. А наиболее сложным оказался нынешний вывод на свет этого ЩН-1с, с которым немало помучились еще во время проходки.

В «Метростроевце» уже сообщалось, что щит, с которым СМУ-15 разрабатывало правый перегонный тоннель, более десяти лет простоял под землей. Возвращение его в строй потребовало даже частичной замены оболочки. И всех проблем, конечно, решить не удалось...

Когда в конце весны Невина перевели сюда с 946-й шахты, первое что он сделал, была одновременная

замена всех домкратов щита. Но в его распоряжении было лишь четыре новых домкрата, а остальные просто «подлатали». Вскоре они опять начинали течь. И это неудивительно – у многих на штоках образовались раковины. Не было в распоряжении слесарей и подходящих манжет, способных держать давление более 100 атмосфер.

По подсчетам Невина на последних 200 метрах операцию по замене домкрата делала не менее 80 раз. А из всех приостановок проходки из-за плохого состояния техники самая большая длилась три дня. Понятно, что в таких условиях выстраданное приближение щита к конечному пункту радовало всех – и ветеранов, и новичков участка, которые составляют большинство. Например, в бригаде Соловьёва, которую мы встретили в забое 18 августа, вообще не было ни одного коренного метростроителя. К слову сказать, и горный мастер Владимир Яхатин не так давно попал в СМУ-15. Приехав в Москву из Воркуты, он два года проработал проходчиком на «Трубой», одновременно закан-

Окончание на стр. 3



# Инженер-кессонщик

Детство и школьные годы — в Куйбышеве. Горный институт — в Москве. Если бы документы выпускника вуза были подготовлены своевременно, отправился бы в Кузбасс, на разработку полезных ископаемых. Но именно это непредвиденное обстоятельство с оформлением необходимых бумаг в корне изменило судьбу Бориса Борисовича Францевича. Он стал метростроителем. Сначала начальником смены буровзрывных работ. Затем — начальником смены на станции «Смоленская». А вот кессонный перегон от «Спортивной» к «Ленинским горам» молодой инженер строил уже в должности начальника участка. Работал с сильнейшими бригадами СМУ-6 Макара Гауры, Сергея Семенова, Петра Ратникова. Давление сжатого воздуха достигало двух атмосфер. Условия сложные. Но этот первый серьезный экзамен Борис Борисович выдержал достойно, а что руководство СМУ-6 ответило новым назначением: его участку предстояло соорудить станцию «Таганская» Ждановского радиуса.

Строительство велось в труднейших гидрогеологических условиях, приток воды был таким, что порой и насосы не справлялись. Всем доста-

валось: и горнякам, и механикам. Но строители успешно шли вперед, устанавливая рекорды. И снова Борис Борисович вспоминает бригадиров, которые трудились не за страх, а за совесть: Герой Социалистического Труда Илья Павлов, передавший потом свою бригаду Илье Шепелеву, Василий Кафанов, который выучил и воспитал бригадира Николая Исаева. Имена этих людей гремели в свое время на Метрострое — герои, орденосцы.

Кстати, Борис Борисович тоже является кавалером орденов Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», имеет медаль «За трудовое отличие». Так отмечен его почти полувековой трудовой путь на Метрострое. Но тогда, на «Таганской», жизнь еще только начиналась... И тогда в очерке о молодом начальнике участка корреспондент «Метростроевца» Маргарита Неволлина писала: «Он всегда спокоен, выдержан, ровен в обращении, внутренне подтянут. Да иначе и нельзя под землей. Работа в шахте нередко несет с собой неожиданности, надо уметь быть к ним готовым, вовремя принять меры, встретить «врага» во всеоружии». Журналистка писала о том, что от начальника участка зависит судьба стройки, успех выполнения плана,



**Борис Борисович и Нина Ивановна Францевич в пятидесятые годы.**

безопасность работ. О том, что начальник участка Францевич первым входит в забой, первым принимает на себя потоки воды, о том, что он всегда на переднем крае — командир подземной роты.

Все так и было, он был командиром. Причем таким, который брал не громким голосом, а авторитетом. Его интеллигентность, доброжелательное отношение к подчиненным способствовало тому, что за ним шли, ему верили и, как было отмечено в той же статье далекого 1966 года, уважали за профессионализм. Достаточно вспомнить рационализаторское предложение инженера Францевича, когда в станционном тоннеле «Таганской» была применена металлическая передвижная опа-



**Нина Ивановна Францевич с генеральным директором СМУ-8 Николаем Александровичем Сорокиным, ветеранами Александром Сергеевичем Ключниковым, Юлианом Васильевичем Прокуниным и Николаем Федоровичем Рябченковым.**

лужка для укладки жесткого основания, что намного сократило сроки работ и дало экономию средств.

Человеческие качества Бориса Борисовича, безусловно, повлияли и на избрание его секретарем партийной организации СМУ-6. Высокая инженерная подготовка и практические навыки сыграли свою роль в назначении его сначала главным инженером, а затем и начальником вновь созданного молодого коллектива

СМУ-11. Но на заслуженный отдых Борис Борисович уходил из СМУ-2, где трудился главным инженером.

Метрострой сыграл свою значительную роль не только в его трудовой судьбе, но и в личной. На «Спортивной» он встретил свою любовь — Нина Ивановна трудилась на участке техником и училась в институте. Чем приглянулся?

— Он был добрым и порядочным, с большим чувством юмора, — рассказывает Нина Ивановна. — Ответственный и смелый — ему поручали такие сложные участки! Его уважали, он всегда прекрасно ладил с рабочими.

Супруги Францевич прожили долгую жизнь, воспитали двух сыновей. Они из числа тех счастливых людей, которые чувствуют и дышат в унисон. И хотя трудились в разных метростроевских коллективах, Нина Ивановна работала в Управлении Метростроя, в ПТО СМУ-8, где была заместителем начальника отдела, Метрострой для обоих — родной причал.

В августе Борис Борисовичу Францевичу исполнилось 80 лет. Силные годы, большая жизнь, вместившая в себя немало интересных и значимых событий. Живите долго, Борис Борисович. Будьте здоровы! Счастья вам и всей вашей семье!

**Нина СОЛОВЬЕВА.**

**Станция «Спортивная». Борис Борисович Францевич второй справа.**



# Проект одобрен

В Москомархитектуре утвержден архитектурный проект новой станции метро «Технопарк». Авторы проекта — архитекторы Метрогипротранса Александр Орлов и Александр Некрасов, победители профессионального конкурса «Золотое сечение 2009».

Новая станция появится на Замоскворецкой линии, между «Автозаводской» и «Коломенской», на наземном участке перед мостовым переходом через Москву-реку.

Строительство будет производиться без остановки движения поездов. Наземный метровокзал перекроют легкими прозрачными конструкциями, своеобразным куполом, который возведут над путями. Вторая особенность — две береговые платформы, шириной по пять метров, расположенные по обе стороны действующих путей. Перейти с одной платформы на другую можно будет по вестибюлю. На станцию два входа — с проспекта Андропова и со стороны строящегося сегодня технопарка «Нагатино-ЗИЛ».

Проект предусматривает благоустройство территории, прилегающей к станционному комплексу, устройство тротуаров, остановочных павильонов для общественного транспорта, обогреваемых площадок перед входом в метро, газонов, посадку деревьев.

Новая станция обеспечит высокий уровень транспортного обслуживания в районе Московского городского технопарка «Нагатино-ЗИЛ», проспекта Андропова, где находится немало торговых комплексов, восточной части Нагатинской поймы.



**Так будет выглядеть новая станция метро «Технопарк».**



## Уходим под землю

Главный архитектор Москвы Александр Кузьмин заявил, что для удобства жителей некоторые участки четвертого транспортного кольца будут строить под землей.

— На публичных слушаниях по Генплану жители Гагаринского района выступили за то, чтобы участок четвертого транспортного кольца в районе Ломоносовского проспекта не был двухъярусным. И мы решили уйти под землю, — сказал Кузьмин. — Это хоть и затратнее, но удобнее для жителей. Вообще во всех местах пересечения ЧТК с крупными магистралями кольцо пройдет под землей. В частности, весь участок дороги в районе Лосино-островского будет упрятан в тоннель.

Южную рокаду в районе Братеева тоже проведут под землей.

— Это делается для того, чтобы не отрезать район от Москвы-реки, — пояснил Кузьмин.

При строительстве рокады будет проложен тоннель под Борисовскими прудами. Его длина согласно проекту составит 4,5 километра.

### СПРАВКА

Строительство ЧТК планируется закончить в 2013 году. Его длина составит 74 километра, почти вдвое больше, чем третьего кольца. Дорога будет иметь по четыре полосы в каждую сторону и в часы пик сможет пропускать около 6 тысяч машин в час.

Первый участок четвертого кольца строится на востоке, между шоссе Энтузиастов и Измайловским проспектом.



## Штурм монолита

Окончание, начало на стр. 1



чивая заочно учебу в Воркутинском филиале питерского Горного университета.

Как раз бригаде Соловьева повезло первой увидеть просвет в конце своего тоннеля. И она же через несколько дней, 18 августа, пробила во лбу забоя две крупные бреши, по 1,5–2 квадратных метра. Но этому предшествовало в ту же смену три мощных натиска на бетонную стену, которыми руководил сам начальник участка.

К исходному моменту решительного штурма лоб забоя уже пересекали три косые трещины, а через несколько круглых отверстий, пробуренных установками фирмы «Система Б.А.Р.С.», в тоннель вливался дневной свет. По команде Александра Филипповича щит пополз вперед. Но какого-то видимого воздействия на преграду не оказал.



Стало понятно, что этому мешает примерно метровый порог, оставшийся от предпоследней «стены в грунте» и, не смотря на два шпура,

Ковш ППМ устремлен в забой.



Так работает гидроклин.

Электросварщик Ю.М. Быковский усиливает крепление котлована, в который выводят щит.

ничуть не поддавшийся механическому давлению.

Тогда в ход пошла другая спецтехника — гидроклин фирмы «Стандарт СК». Операторы А.Ю. Ключин и А.М. Авдюхин поочередно вставляли в шпуры рабочий цилиндр, заклинивали там его стальными



Маркшейдер Юлия Ибрагимова.

«лепестками» и включали свою установку, развивающую усилие до 1600 атмосфер. Очень быстро бетонный монолит порога рассекла глубокая трещина. Образовавшиеся после этого глыбы бригадир Соловьев отодвинул в сторону ковшом породопогрузочной машины. Невин приказал снова включить домкраты. Один из них тут же потёк. Машина содрогалась от мощных усилий, по бокам забоя побежали потоки бетонной крошки, шире стали косые трещины, однако положение самой стены ничуть не изменилось

Принимается решение — перед третьей атакой обработать гидроклином все пробуренные отверстия. На это уходит примерно полчаса. Потом очередное включение щита приводит к растрескиванию стены уже в новом направлении. На ее поверхности образуется нечто вроде сетки. Александр Филиппович опытным глазом горняка определяет наиболее уязвимые точки.

— Вот сюда надо бить пиками, — указывает он проходчикам, стоя на одной из площадок щита. А через какое-то время в нетерпении сам берется за отбойный молоток. На-

меченное им «слабое звено» превращается в дыру, и нависающая над ней часть стены начинает шевелиться. Еще десяток ударов, и бетонный обломок по бетонной же осыпи тяжело сползает на лоток. В образовавшуюся в правом верхнем углу брешь уже хорошо видны элементы крепежа и стена венткамеры. Вторая брешь образуется рядом. Перемычку между ними уже можно выдернуть с помощью лебедки, установленной на блокоукладчике.

Всё. Дело пошло. Щиту уже недолго остается быть пленником тоннеля. Можно сказать, что проходчики участка Невина справились с последней преградой на всем правом перегоне между станциями «Строгино» и «Мякинино».

На это, конечно, ушло несколько непредусмотренных графиком лишних дней. Поэтому на обратном пути из забоя Александр Филиппович Невин рассказывал о том, какие меры принимаются на участке, чтобы при укладке путевого бетона по возможности наверстать упущенное время.

Юрий ПЕТРУНИН.

## Владимир Ресин: Трудные времена приходят и уходят, а дело остается

Накануне Дня строителя, который в этом году отмечали 9 августа, глава столичного стройкомплекса Владимир Ресин в интервью «Московскому комсомольцу» рассказал о перспективах развития строительной отрасли в 2009 году.



— Владимир Иосифович, как сказались на городском строительстве сокращение расходных статей горбюджета? Какие программы и объекты пришлось отложить на более поздний срок, а что будет построено обязательно?

— Власти города приняли решение оптимизировать целый ряд бюджетных показателей: была проведена масштабная работа по выстраиванию приоритетов на 2009 год. Несмотря на сокращение финансирования городских программ, правительство Москвы неукоснительно следует принципу сохранения всех социальных обязательств перед москвичами в полном объеме. В столице продолжают строиться социальное жилье, детские сады, школы, поликлиники, физкультурно-оздоровительные комплексы. В полном объеме будет осуществляться финансирование строительства

самых значимых для города дорожно-мостовых объектов, в числе которых реконструкция Ленинградского проспекта и Ленинградского шоссе, строительство развязок возле ММДЦ «Москва-Сити».

В связи с сокращением доходной части городского бюджета мы были вынуждены сократить финансирование строительства метрополитена. В частности, открытие станции «Марьяна Роща» пришлось отложить на 2010 год. По некоторым другим направлениям работы ведутся более медленными темпами, но в целом стройкомплекс работает, строительство в городе не заморожено, не остановлено. Пусть снижены темпы и объемы, но работа идет.

— Как в условиях кризиса выполняется одна из основных городских программ — по сносу пятиэтажного жилья?

— Наша задача — превратить Москву в город с высоким уровнем комфорта. Пятиэтажки с их маленькими кухнями и практически полным отсутствием подсобных помещений комфортными назвать никак нельзя. Мы их сносим, а жителей переселяем в новые современные дома. На текущий год запланирована ликвидация 149 пятиэтажек сносимых серий общей площадью 561,9 тыс. кв. м, из них 42 дома общей площадью 178,9 тыс. кв. м уже снесены. Кроме того, в этом году снесено 37 ветхих домов общей площадью 87,5 тыс. кв. м. Конечно, темпы сноса из-за сокращения финансирования несколько снизились, сроки реализации программы были пересмотрены мэром, но в целом программа продолжается и будет закончена во всех округах Москвы, пусть и с опозданием на год-два.

— Сколько всего социального жилья будет построено в городе в текущем году?

— В этом году планируется построить более 700 тысяч кв. метров социального жилья: для очередников, переселенцев из сносимых пятиэтажек, молодых семей, инвалидов и других категорий граждан, нуждающихся в улучшении жилищных условий.

Особое место в городской программе занимает строительство коттеджей для многодетных семей. В прошлом году были введены первые 20 коттеджей в Захарьине, а в этом году будет построено еще 165 домов в разных районах города.

Правительство Москвы считает экономически целесообразным строить социальное жилье, а не выкупать готовые квартиры у застройщиков. В прошлом году мы осуще-



ствили такую покупку, это была большая мера поддержки застройщиков. Приоритетной задачей для города остается строительство социального жилья за счет средств горбюджета с последующей реализацией через социальную ипотеку.

— Строительство каких знаковых объектов, несмотря на кризис, продолжается в столице?

— Недавно были закончены фасадные работы и началась отделка внутренних помещений дворца царя Алексея Михайловича в Коломенском. Это уникальный образец деревянного зодчества, по праву считавшийся восьмым чудом света. Внутри дворца, который полностью будет готов ко Дню города 2010 года, планируется по старым чертежам воссоздать интерьеры и росписи, чтобы посетители могли ощутить атмосферу XVII века.

Также в этом году заканчиваются работы по реставрации знаменитой скульптурной композиции Веры Мухиной «Рабочий и колхозница» — она вернется на свое место в декабре этого года. Сейчас ведется строительство четырехэтажного павильо-

Реконструкция Большого театра.

на-постаменты высотой 37 метров, в котором будет открыт музей работ Веры Мухиной.

Но самый ответственный и важный для нас объект — это, несомненно, Большой театр, к реконструкции которого московские строители подключились в этом году.

— Почему московским строителям пришлось вернуться на эту стройплощадку, ведь в 2006 году Юрий Лужков в знак протеста против утвержденного проекта реконструкции вышел из попечительского совета Большого театра?

— Президент России Д.А. Медведев взял этот объект под свой контроль, создал комиссию во главе с заместителем руководителя своей администрации А.Д. Бегловым, включил в ее состав ряд крупных руководителей страны, привлек и Ю.М. Лужкова. Сделать предстоит очень много и очень быстро: до осенних холодов закрепить фундаменты и подвести пока открытое пространство под крышу. Кое-что в проекте



Метростроевцы ООО «Тоннель-2001» работают на сооружении развязки Новорижского шоссе и МКАД.

Окончание на стр. 4



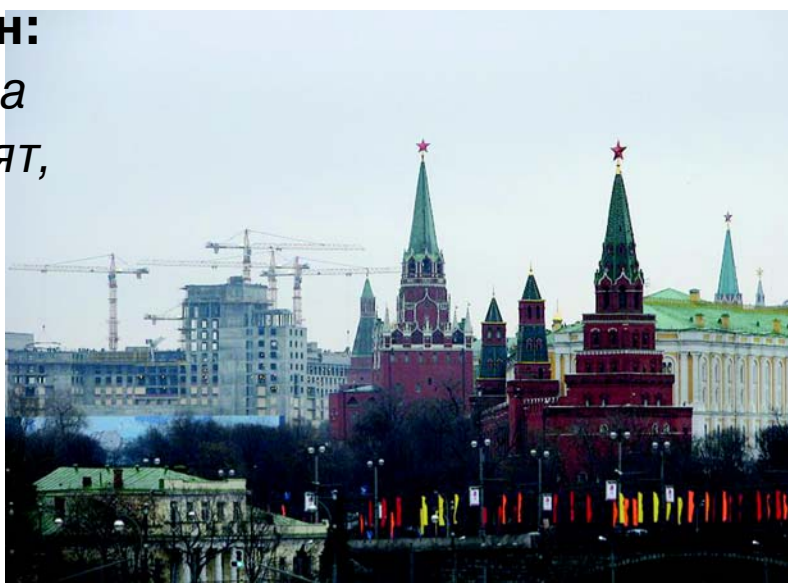
## Владимир Ресин: Трудные времена приходят и уходят, а дело остается

Окончание, начало на стр. 3

уже пришлось изменить. Например, по предложению Лужкова мы отказались от идеи строительства подземного концертного зала, из-за которого котлован и приобрел такие крупные размеры. Сейчас работы на объекте ведутся полным ходом, к намеченному сроку — октябрь 2011 года — реконструкция главной сцены страны будет завершена.

**— Бюджет дорожного строительства в текущем году пришлось урезать почти вдвое. Есть ли хоть какие-то хорошие новости для автомобилистов?**

— В прошлые годы мы сделали хороший задел в области дорожного строительства. Благодаря этому строительство всех основных магистралей продолжается. В их число входят реконструкция Ленинградского проспекта и шоссе, Звенигородского проспекта на участке от Живописной улицы до 3-го Силикат-



Москва строится.

ного проезда, строительство первой очереди участка 4-го транспортного кольца от шоссе Энтузиастов до Измайловского шоссе, транспортных развязок с МКАД на пересечении со Звенигородским проспектом и магистралью Вешняки—Люберцы. Уже в первом полугодии 2009 года были выполнены работы по реконструкции Варшавского шоссе от МКАД до района Щербинки и Дмитровского шоссе на участке от Малого кольца МЖД до Коровинского шоссе, от-

крыто движение транспорта по тоннелю по улице Народного Ополчения на пересечении со Звенигородским проспектом.

К Дню строителя запускаем движение по Волоколамскому тоннелю в сторону центра. В соответствии с инвестиционной программой в этом году будут завершены работы по реконструкции Ленинградского проспекта на участке от Беговой улицы до станции метро «Сокол». В рамках

строительства Звенигородского проспекта в 2009 году будут построены тоннель в районе ул. Мневники, а также две эстакады на пересечении проспекта Маршала Жукова и улицы Народного Ополчения. Досрочно полностью откроем движение по Крестовскому путепроводу. Так что, несмотря на кризис, в ряде районов Москвы транспортная ситуация заметно улучшится.

**— На недавней встрече с Владимиром Путиным мэр Москвы пообещал до конца года полностью решить проблему обманутых дольщиков. Что осталось сделать по этому направлению?**

— Эта проблема в Москве практически решена. В конце июля сдали предпоследний дом, на бульваре Рокоссовского, 245 квартир переданы дольщикам. Остался всего один адрес — на Ленинском проспекте. Объект находится на контроле и в ближайшее время будет сдан в эксплуатацию.

Надо сказать, что сейчас нас гораздо больше волнует другая проблема — не допустить появления в Москве «второй волны» дольщиков, связанной с приостановлением строительства на некоторых объектах в связи с кризисом. Чтобы этого не случилось, по решению мэра



Дворец Алексея Михайловича.

Москвы была создана оперативная группа по мониторингу объектов долгостроя в жилищном строительстве. Основная задача города — распечатать строительство там, где оно заморожено, и создать инвесторам все необходимые условия для работы и выполнения своих обязательств перед соинвесторами — физическими лицами.

**— В начале августа строители отмечают свой профессиональный праздник. Что бы вы хотели пожелать им в этот день?**

— Желаю сохранять оптимизм и не опускать рук. Кризис — это явление временное, и прежде всего он в головах. Главное — сохранять рабочий настрой, продолжать работать. Трудные времена приходят и уходят, а дело остается.

Елена ЕГОРОВА.

## Она думала и заботилась обо всех...

Закончился земной путь Галины Федоровны Ласьковой. Кажется, вот только что мы с ней что-то обсуждали, спорили, полностью погруженные в дела насущные, строили планы на дальнейшую жизнь. А она оборвалась. Вместе с тем злополучным кровеносным сосудом, что в какой-то момент не выдержал давления этой неустоимой и несовершенной жизни. Горько, печально и так несправедливо...

Проводить Галину Федоровну в последний путь пришли десятки сотрудников КСУМа, общежитий, детских садов, председатели профкомов, представители практически всех организаций Московского метрополитена. Это были люди, знавшие её много лет. Столько добрых проникновенных слов сказано на поминальном вечере! Если бы хоть часть из них Галина Федоровна услышала при жизни, то была бы безгранично счастлива. Но при жизни мы, как правило, скупимся на хорошие слова, добрые дела, праведные поступки...

Галина Федоровна отличалась от большинства из нас тем, что помнила о смерти в том сакральном значении, какое придавали этому древние. И ушла в вечность, как будто всей своей земной жизнью готовилась к этому уходу. Так живут и уходят божьи люди. С добротой к миру, с доверием к окружающим, с благодарностью всем. Уходят с ясным лучистым взором, словно знают, что всё лучшее там, а не здесь, где остаемся мы.

Она родилась в 1943 году в Пензе, мать — учительница, отец — главный инженер завода. Мы не знаем, каким было детство Галины в то суровое военное и послевоенное время. Но, может быть, отсюда её жизнелюбие, умение не пасовать перед трудностями, а преодолевать их, оставаться в нужный момент собранной и твердой.

Начав трудовую деятельность, как и миллионы сверстников, с рабочей профессии, она вскоре поступила в Пензенский политехнический институт. После его окончания работала в НИИ вычислительной техники. В 1967 году вместе с мужем, Евгением Алексеевичем Ласьковым, приехала в Москву получать вторую спе-



На вечере во Дворце культуры Метрополитена.

циальность. Оба поступили в Московское высшее художественно-промышленное училище: Галина — на факультет искусствоведения, Евгений занимался монументально-декоративной живописью.

Благожелательность, упорный характер и природное обаяние помогали ей осваивать особенности столичной жизни. Но жить на студенческую стипендию трудно. И она по совету своей тети, потомственной метростроевки Галины Константиновны Машанцевой, в начале 1970 года устроилась комендантом в рабочее общежитие жилищно-коммунальной конторы № 2 КСУМа. Вскоре стала воспитателем в этом общежитии на Нижней Первомайской улице, где в двух корпусах жили 600 молодых метростроевцев. И её, почти ровесницу, огрубевшие в заботах парни уважали, в её присутствии старались вести себя культурно, говорить возвышенно, поэтично. Она была их наставником и организатором досуга. Потом, много лет спустя, говорила, что несколько не жалеет, что одиннадцать лет проработала воспитателем.

Сколько всевозможных мероприятий проводили тогда в общежитиях! Разнообразные вечера, встречи с интересными людьми, соревнования, конкурсы, викторины... На «огоньки» приходили руководители

Метрополитена и другие уважаемые метрополитенцы. Внимание к молодежи, доброе отношение, понимание жизни ребят радовали и воодушевляли всех.

По субботам и воскресеньям коллективно ездили на выставки. Часто бывали на экскурсиях в Абрамцево, Загорске, Владимире... Везде знакомились с художественными сокровищами России. Люди, приезжавшие на нашу стройку из маленьких городов и сел, активно включались в столичную жизнь — не пропускали выставки, театральные премьеры, много читали, учились, классы для занятий в общежитии были переполнены. Вот так работала Галина Федоровна Ласькова с молодыми метростроевцами.

На общественном поприще она нашла свое истинное призвание. С 1979 года Г.Ф. Ласькова была бессменным председателем профкома КСУМа.

Её отличало неподдельное человеколюбие. Кто бы к ней ни обратился — всегда находил участие и поддержку. Она постоянно что-то решала, о ком-то хлопотала, о чем-то беспокоилась. «Галина Федоровна для всех находила время, нужные слова, обо всех проявляла заботу, — сказала ветеран КСУМа Т.А. Крицкая, много лет дружившая с покойной. — Не дай бог, кто-то обидится, кому-то не достанется путевки или билета на ёлку! Она жила для людей, ради людей». Мно-

Г.Ф. Ласькова с коллективом участка общежитий № 2. 2004 г.



гие приходили в профком со своими проблемами, за моральной поддержкой, иногда просто душевно поговорить, и находили всегда помощь, сочувствие и сопереживание.

Как председатель комиссии Теркома профсоюза работников Метрополитена по работе с детьми и подростками Галина Федоровна часто выезжала в пионерлагерь, заботилась о воспитанниках детского дома № 46, над которым шефствует Метрополитен.

В метростроевских детских садах знали Галину Федоровну как чуткого и отзывчивого человека. В последние годы, когда они стали самостоятельным предприятием, председатель профкома КСУМа всё равно являлась и формальным, и неформальным связующим звеном коллективов воспитателей и коммунальщиц.

«Мы потеряли верного друга и помощника, который делал людям только добро», — в этих словах председателя совета ветеранов КСУМа М.С. Румянцевой и скорбь, и признание значимости почти 40-летнего метростроевского трудового пути Г.Ф. Ласьковой.

Высоко ценили организованность и исполнительность, человеколюбие и интеллигентность Галины Федоровны в Теркоме профсоюза работников Метрополитена. Она была награждена почти всеми профсоюзными наградами. Непрерываем был её авторитет у председателей профкомов метростроевских организаций.

В КСУМе в эти дни — общий траур. У некролога много цветов. «Нет человека, которому Галина Федоровна не сделала бы что-то хорошее. Она думала обо всех нас» — эти слова и.о. начальника отдела кадров, ветерана КСУМа Т.Ф. Чебуздиной, как нельзя лучше иллюстрируют скорбное и почтительное отношение к усопшей.

Г.Ф. Ласькову отпевали и кремировали на Хованском кладбище, поминки в ДК Метрополитена. Здесь на фоне склоненного знамени с траурными лентами был установлен портрет Галины Федоровны. Рядом — зажженная свеча. На поминальном трапезе, организованную КСУМом и администрацией Дворца культуры, прибыло около ста человек.

Все выступавшие говорили, каким замечательным человеком была Галина Федоровна, как будет не хватать её близким, родным, коллегам и Метрополитену. Галина Федоровна в поминальных речах предстала живой, деятельной, многогранной и вдохновенной личностью. Она была истинным поборником прав и интересов метростроевцев. Звучали не только боль утраты и горечь в связи с безвременной кончиной, но и радость, оттого что эта женщина жила рядом и в буквальном смысле одухотворяла нашу жизнь. И разве важно теперь, что не всё у неё получалось, не всего добивалась, ошибалась, как многие... Подведена черта, а череду поступков и дел её дано судить лишь Господу. Нам же — в памяти хранить её жизненный путь, бескомпромиссный путь служения людям.

Галина Федоровна часто просила нас не забывать о духовности. Запомнились её слова, сказанные еще пятнадцать лет назад на юбилее КСУМа: «Мир захлестывает бездуховность, которая может привести к национальной катастрофе. Наше спасение — и многие это понимают — в возрождении духовности, которая всё больше уходит на задний план».

Мы будем долго помнить Галину Федоровну, любившую слова с корнями «добро» и «благо»: благородство, благонравие, благолепие, благость, добросердечие, добропорядочность, доброта... Всё это было ей присуще.

Павел КАЛИНИН.

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 25.08.2009 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2246

Заказ № 1719